

proV koerier

2.87



VERENIGINGSBLAD VAN DE VZW. PRO OPENBAAR VERVOER - ProV.
Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever: Rogier BASTAENS.
Baggenstraat 6
2200-ANTWERPEN-Borgerhout.

Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09 van:
ProV - Baggenstraat 6, 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBobank Ossendrecht-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.
Ondertekende teksten blijven onder verantwoordelijkheid van
de auteur.

Foto voorkaft: TA 18137, motorwagen 4608, komt zojuist uit
de tunnel nabij Louise-Marie. 27 mei 1987. Foto: Jan Mahieu.

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

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

OP BEZOEK.

Zoals vorige keer afgesproken, organiseert PROV op za. 12 sept. een bezoek aan een seinhuis van de N.M.B.S. in het Antwerpse. De bijeenkomst daartoe heeft plaats in de lokettenzaal van het Centraalstation, ten laatste om 13u.15, ter hoogte van de metrotrap. De afrekening gebeurt ter plaatse, terwijl de ondervoorzitter zich om 13u.15 van de nodige treinkaartjes zal voorzien. Iedereen betaalt, en de vrije reiskaarten komen ditmaal niet aan bod. De PRIJS, vastgesteld op 150 fr. is dus door ieder deelnemer aan de ondervoorzitter af te rekenen. Alle kosten zijn in de prijs begrepen. De terugrit is voorzien tussen 17u.30 en 18 u. Een deskundige uitleg ter plaatse is verzekerd zowel wat seinhuis als wisselwerking betreft. De trein is ruim genoeg om eenieder van ons onderdak en zitplaats te waarborgen, reden waarom wij veel bezoekers verwachten! De interesse van onze lezers kennende, staat borg voor een aangename namiddag. Tot zolang!

GRATIS TREINRIJDEN?

Dat kan tegenwoordig ook in België, zij het dan niet zomaar! Als je nog geen negentien jaar zijt, en je bent vergezeld van een volwassene die zijn rit wél betaalt, dan kan U gratis mee! Spijtig genoeg geldt deze maatregel alleen maar op de dinsdagen en de donderdagen in augustus. Het bericht bereikte ons helaas pas na het verschijnen van het vorige blad. Wie van de maatregel wil genieten moet wel van een kaartje voorzien zijn, dat afgeleverd wordt samen met het kaartje van de persoon die de reis wél betaalt. Leuk om weten, en vatbaar voor herhaling hopen wij. We leven ten slotte in een tijd dat de N.M.B.S. de opdracht heeft aan héél veel jongeren, de trein te leren kennen: dat is beslist beter dan erover te jammeren. Als de N.M.B.S. dit initiatief volgend jaar herhaalt, hopen wij maar dat het met veel barnumreklame wordt aangekondigd in maart of in april. En niet verder erover zwijgen maar elke

dag opnieuw het erover hebben via de media, die zeker aan dergelijke initiatieven hun medewerking zullen verlenen. Beginnen is belangrijk, maar volhouden is een kwestie van succes waarborgen. Daar is het ten slotte om te doen, of niet soms?

PROV - VERGADERINGEN.

Zoals onze lezers wel weten, is er geen vergadering tijdens de maand juli, en is de vergadering van augustus een vrije bijeenkomst, waarop door iedereen dia's kunnen geprojecteerd worden, zonder dat ze een bepaald geheel dienen te vormen. In september dan, begint het nieuw seizoen, en wel op vrijdag 25 sept. om 20 uur. In een eerste bijdrage brengt de ondervoorzitter ons een diamontage over het seinwezen bij de N.M.B.S., een onderwerp waar zovelen al zolang om gevraagd hebben. Later komt over hetzelfde onderwerp nog een tweede avond. Het verder programma wordt U eerlang aangeboden.

ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM - EDEGEM.

Zoals vorige herfst, worden ook dit jaar in Fort V - Edegem, de jaarlijkse Elsdonkfeesten gehouden. Bij die gelegenheid worden tal van voorwerpen en foto's te koop aangeboden in het trammuseum. U vindt er beslist uw gading op zaterdag 19 en zondag 20 september. Op zaterdag van 14 tot 18 uur, en op zondag 20.9 van 10 tot 18 uur. Ga er eens een kijkje nemen, gezelligheid is er steeds te over, en U weet maar nooit...!

SPOORWEGSALON 1987.

Dit salon, naar jaarlijkse gewoonte, gehouden in het Brusselse Centraalstation, gaat dit jaar door in november. Wij komen er op terug, maar wie goede, scherpe foto's heeft voor tentoonstelling tijdens de veertien dagen dat het salon gehouden wordt, kan vanaf nu terecht bij de voorzitter. Wij vragen wel goede, scherpe foto's, waarbij het van minder belang is of ze in kleuren dan in zwart-wit gemaakt zijn. Uw antwoord?

HONDERD JAAR BUURTSPOORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

W E E R O O R L O G .

Toen in 1939 het leger opgeroepen werd, bleef het verkeer op de lijn gewoon doorrijden zoals voorheen. De tram werd echter wel intensief ingeschakeld voor het troepenvervoer. Na de vijandelijkheden en de kapitulatie van 28 mei 1940, trachtte de bezetter het leven zo normaal mogelijk te laten verlopen. In het begin was de spoorwegverbinding naar Brussel nog niet hersteld, en moest iemand die naar de hoofdstad wenste te rijden, dat met de tram doen, en dat was een hele onderneming! Tussen De Panne en Knokke kon je de kustlijn nemen. In Knokke stapte je over op de lijn 10 naar Brugge, waar werd overgestapt op de tram naar Ursel. In Ursel was het wachten op de tram naar Zomergem (beide laatste verbindingen met dieseltrams!). In Zomergem de elektrische tram naar Gent, (lijn Z) waar lijn W naar Wetteren werd genomen. In Wetteren overstappen op de dieseltram naar Oordegem en Aalst. In Aalst de elektrische tram, lijn A1 naar Brussel, en...Eureka! Plezierreisjes zullen daar wel niet bijgeweest zijn! Nadat de eerste oorlogsbeperkingen waren ingesteld geworden, werd de kustbewoners het leven bemoeilijkt door het instellen van de verplaatsingsbeperking, die slechts een vrije verplaatsing van 5 km toestond! Dat had uiteraard een weerslag op de tramlijn, waarop nu het plaatsaanbod groter was dan de behoefte. Er heerste een grote werkloosheid onder het personeel, dat op die manier gevaar liep voor verplichte tewerkstelling in Duitsland. Reeds vóór de oorlog was het plan opgevat om de stoomlijn van Nieuwpoort - stad naar Oostduinkerke-dorp op te breken. Om het personeel voor deportatie te behoeden, werd dat werk uitgevoerd in december 1940. Deze lijn was naargelang de elektrische lijn aan belangrijkheid had gewonnen, steeds van minder belang geworden, en na 1930 werden de meeste ritten dan ook per autobus gereden. De lijn van Nieuwpoort-Bad naar Groenendijk, langs de Kinderlaan was overigens al opgebroken in 1930, toen de parallel lopende lijn

van Oostduinkerke-Bad naar Oostduinkerke - dorp in dienst was genomen. Spijts alle goede bedoelingen werden toch steeds meer mannen opgeëist om in Duitsland te gaan werken, en zoals in de steden het geval al was, verschenen de eerste vrouwelijke ontvangers op de kustlijn in april 1943. Toen na de landing in Normandië in 1944, de Duitsers een aantal kustvlakten onder water zetten, iets wat ze nog hadden onthouden uit 1914-1918, kwam ook het bevel tot evacuatie van de kust, waarbij de tram een belangrijke rol moest vervullen. Toen de toestand zover geëvolueerd was, kwam de beurt aan de kustlijn zelf. We zagen reeds dat in 1939 de beslissing al genomen was om de dorpenlijn te slopen, en die tussen Nieuwpoort-stad en Oostduinkerke-dorp in 1940-1941 opgebroken werd. Die beslissing gold ook het stuk tussen Mariakerke-dorp en Lombardsijde, wat door de SELVOP begin 1940 was voorgesteld. Toen kort daarop de oorlog uitbrak, kwam van deze plannen niets terecht. Gelukkig maar, want naargelang de oorlog vorderde en de Vlaamse kust van langsom meer tot een echte vesting werd omgebouwd, vooral tussen Mariakerke en Middelkerke, werd ook de kustlijn afgebouwd, zodanig zelfs, dat als gevolg van het slopen van de luchtlijn, in het najaar van 1942, de trams per stoomlok over de dijk moesten gesleept worden! Voor de Duitsers was het nog niet genoeg, want de overeind gebleven masten van de bovenleiding vormden een hinder voor het kanongeschut. De gevolgen waren voorspelbaar, en op korte tijd werd besloten de trams die van De Panne kwamen, te Lombardsijde te laten wisselen van trekkracht, en zo kon het gebeuren dat de dorpenlijn terug werd ingeschakeld. Gelukkig maar dat die er nog was!

W E E R V R E D E .

Na de bevrijding van Oostende op 8 sept. 1944 trachtte men zo vlug als mogelijk was, het tramverkeer te herstellen. Op 22 sept. 1944 slaagde men daar al in, en wel met 7 trams per dag, tussen Oostende en De Panne. Een stoomlok trok de rijtuigen van Oostende

naar Lombardsijde, waar een elektrische motorwagen het konvooi overnam en het verder naar De Panne sleepte. Van de zeven trams reden er toen vier over Oostduinkerke-Bad, Oostduinkerke-dorp, Koksijde-dorp, en over Koksijde bad verder de normale reisweg naar De Panne. De andere drie reden rechtstreeks langs de gewone weg. Al half december 1944 was de lijn langs de duinen hersteld, en verviel de reisweg langs de dorpenlijn nagenoeg geheel. De dorpenlijn werd prijsgegeven en tussen Lombardsijde en Mariakerke-dorp opgebroken in het voorjaar van 1951!

Het dubbelspoor van Lombardsijde naar Nieuwpoort vloaide uit in een enkelspoor na de eerste bocht bij het Koning Albertgedenkteken. Dat enkelspoor liep aan de noorderkant over de IJzerbrug, om na de bocht op de "Kaai" weer te verdubbelen. Daar lagen de sporen sedert het begin aan de noorderkant. In 1954 werd besloten de Albertlaan te verdubbelen met een trambedding tussen beide rijwegen. De "voorlopige" brug over de IJzer lag er sedert 1919, nog steeds "voorlopig". Omdat die in januari 1953 ernstig beschadigd was geworden door de gekende overstromingsramp, moest ze, 35 jaar later haar status van "voorlopig" prijsgeven! Toen ik in 1953, als soldaat in Lombardsijde geholpen heb bij de versteviging van de IJzeroevers, heb ik de toestand van nabij gezien. De nieuwe brug werd ingehuldigd op 30 juni 1957, natuurlijk, weer één dag voor de grote intocht. Het verdubbelen van de Albert-I laan tussen Nieuwpoort - stad en Nieuwpoort-Bad duurde evenwel nog tot einde 1966! Nadien is in een vredevolle periode het tramverkeer van lijn 2 niet echt meer verontrust geworden, buiten de toenemende en hardnekkige tegenkanting van een aantal burgemeesters, die niet beter vroegen dan de tramlijn te zien verdwijnen in haar geheel. Maar die droevige neiging werd destijds door de heer Chabert, toenmalige minister van Verkeerswezen radikaal de kop ingedrukt. Hij heeft de kust, zijn bewoners en alle vakantiegasten een onschatbare dienst bewezen, en zijn verdiensten zullen voor altijd aan zijn naam gekoppeld blijven! De toenmalige burgemeester van De Panne, liet zelfs op de borden die bij de ingang van zijn gemeente stonden, en die de bezienswaardigheden aanbevelen, bijschrijven: "ZIJN TRAM" met de nodige vraagtekens erachter. De tram heeft het echter wél overleefd!

Voor de toekomst verwachten wij nog steeds dat de lijn verlengd wordt van De Panne naar Adinkerke-station. Misschien moeten we wel wachten tot Jos Chabert terugkeert? In onze volgende bijdrage verlenen wij enige aandacht aan de kleinere Westkustlijnen.



Bij de foto's:

Boven: Het eindpunt Westende-bad in 1923. De stoomlijn loopt nog verder naar de dorpenlijn. Arch.Eigen Baan.

Midden: Nieuwpoort-stad, Albert-I laan nog enkel verkeer! Een directe tram naar Oostende. Foto: J.Bazin, 17 aug.1952

Onder: Koksijde-Bad, 6 juli 1955. Emr.10050 met 10656 op weg naar De Panne. Foto:Edu Bouwman, arch.Eigen Baan.

FOTOBLADZIJDE .

Het prachtige station van Westende-bad, dat in 1974 met de grond gelijk gemaakt is. Mw. 9729 op lijn 2, sleept de bijwagens 10714 en 11587 naar De Panne. Foto: Edu Bouwman, 6 juli 1955. Arch. Eigen Baan, ANTWERPEN-Borgerhout.

Foto onder: ALBTALBAHN, station ITTERSBAACH, 19 juli 1959. Rechts het eindpunt van de wisselrijtuigen van de Albtalbahn. Links, rijtuigen van de Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach onder 1200V gelijkstroomspanning. Zoals uit het artikel blijkt, kan hier slechts één rijtuig ongehinderd verder rijden. Voor het overige was er hier overstappen geblazen. Foto: Edu Bouwman. Archief van de auteur.



E E N M E K K A V O O R L I E F H E B B E R S V A N G O E D O P E N B A A R V E R V O E R :

D E A L B T A L B A H N .

J O H N N Y D O B S O N ;

DE DONKERE PERIODE.

Bij het einde van het eerste artikel over de Albtalbahn waren wij aangekomen in het jaar 1931, dat wij een eerste keerpunt in de geschiedenis van de baan noemden: terecht, in dat jaar werd de bediening van het lijngedeelte Busenbach - Ittersbach stopgezet en het vak Ittersbach - Pforzheim aan de stad Pforzheim verkocht en ging tenslotte de maatschappij (BLEAG) die de lijnen exploiteerde, failliet.

De stad Pforzheim liet haar nieuw verworven lijn opnieuw elektrificeren met de moderne 1200 V gelijkstroomspanning en kocht grote, moderne vierassige tramwagens. Bemerkenwaardig is hoe snel men in deze tijd iets kon realiseren, vergeleken met het huidige slakkengangetje, als het op verbetering van het openbaar vervoer aankomt. De lijn werd aangekocht op 28 januari; er moesten 17 km. spoor van bovenleiding worden voorzien, dat betekent: het plaatsen van ongeveer 250 palen en het bouwen van twee onderstations voor de nieuw gekozen spanning, en... op 23 mei van hetzelfde jaar werd de lijn voor het verkeer geopend! En de trams, zult ge U afvragen, het duurt toch enkele jaren om nieuwe tramwagens te bouwen? Ook hier kunnen we van een snelheidsrekord spreken. Vier van de vijf nieuw bestelde trams werden gebouwd binnen een periode van 71 dagen! De overgebleven lijnen van de Albtalbahn, zijnde Karlsruhe-Bad Herrenalb, met aftakking te Busenbach, nu nog tot Ittersbach, werden overgenomen door de Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG). Deze maatschappij deed eigenlijk gewoon verder op de manier waarop de vorige ten onder gegaan was.

Van verbeteringen of modernisering was ook hier geen sprake, en nieuw rollend materieel werd evenmin aangeschaft. Het duurde zelfs nog tot in 1937 vooraleer Busenbach - Ittersbach terug met elektrische tractie kon bediend worden. Tijdens de tweede wereldoorlog verkommerde alles nog verder, want de Albtalbahn was geen strategische lijn. Sporen en materieel konden

zelfs niet onderhouden worden omdat het nodige materiaal daartoe ontbrak. Enkele jaren na het beëindigen van de oorlog, kon men de nodige materialen terug kopen om een modernisering door te voeren, maar nu kon de DEBG dit weer niet bekostigen, wegens haar financieel zeer slechte toestand.

Alle bleef eens te meer weer bij het oude en wegens de naoorlogse periode moesten door de baan maximale prestaties geleverd worden. Het logische gevolg was, dat in de tweede helft van de vijftiger jaren, de ganse baan nog slechts een schrootwaarde had. Wat uit deze periode wel het vermelden waard is, zijn de proefnemingen die men deed met meerstromige tramwagens.

De traktierijtuigen van de Albtalbahn waren uitgerust voor 8800 V/25 Hz, de bovenleiding werd dan ook zo gevoed.

De elektriciteitsmaatschappijen leverden echter 10.000 V/50 Hz. In 1954 bouwde de firma BBC een elektrische lok van de Albtalbahn om tot de eerste meerfrekwentielokomotief van Europa. Deze kon zowel rijden met haar oorspronkelijke spanning, als op 10.000V/50Hz, waarvoor het lijngedeelte Busenbach - Bad Herrenalb met een omschakelaar uitgerust werd, om direct gevoed te kunnen worden door het nationale hoogspanningsnet.

De aansluitende baan Ittersbach - Pforzheim met zijn 1200V gelijkstroom, leverde nog meer mogelijkheden voor interessante proefnemingen. In 1955 kocht de firma AEG van de Kleinbahn Müllheim-Badenweiler twee tramwagens en bouwde er één om tot meerstroomtram, die vanaf 1958 zowel onder de 25/50Hz-bovenleiding van de Albtalbahn, als onder de 600(stad)/1200(lokaal)-V gelijkstroombovenleiding van de Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach kon rijden. Hierdoor werd doorgaand elektrisch verkeer mogelijk tussen Busenbach en Pforzheim. Belangrijker echter voor de toekomst van spoorwegtractievoertuigen in het algemeen, waren de ervaringen die hiermee werden opgedaan. Van de Albtalbahn waren in deze periode echter de meeste wagens niet meer bruikbaar en terzijde gezet. Het verkeer

DE ALBTALBAHN.

werd nog rechtgehouden met enkele relatief bruikbare rijtuigen, over een totaal versleten, zich in erbarmelijke toestand bevindende spoorbaan. Van overheidswege waren er al verschillende stemmen opgegaan, die een betere afwikkeling wilden brengen van het openbaar vervoer tussen Karlsruhe en de zuidelijk gelegen woonkernen. Verschillende voorstellen werden geformuleerd zoals:

- totale hernieuwing der spoorinstallaties, gepaard gaande met de aankoop van nieuw rollend materieel voor meterspoor;
- vervanging van het spoorvervoer door trolleybus of autobus;
- vervanging van de metersporige lijn

door een normaalsporige DB-lokaallijn met aftakking ter hoogte van Karlsruhe - Hbf; - verbinding met het stadstramnet van Karlsruhe, gepaard gaande met omsporing naar normaalspoor, en aanschaf van moderne trams. De Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, eigenares van de lijnen, betoonde in deze ontwikkelingen geen interesse, en verkocht de baan in 1957. Hiermede zijn wij bij het tweede keerpunt gekomen in de geschiedenis van de Albtalbahn. Hie het uiteindelijk is verder gegaan, zien wij in de volgende bijdrage.

Johnny DOBSON. Deurne, juli 1987.



Foto hiernaast:

Trankruising in het station Etzenrot. Tot hier liep de drierailspoorbaan. Uiterst links de aftakking naar de Spinnerei, waarvoor het normaalspoor werd aangelegd. Het spoor richting Bad Herrenalb was voorzien van een derde rail tot aan het bordje in het midden van de foto, om rangeren met normaalspoorwagens in het station van Etzenrot toe te laten. 20 juli 1959.

Foto: Edu Bouwman.

Foto hiernaast:

Albtalbanh tramstel kruist een overweg t.h.v. Ettlingen-Spinnerei 18 juli 1959. Op deze plaats bevinden zich twee overwegen kort na elkaar, die in de toekomst zullen worden afgeschaft door het spoor op de plaats van de rijweg te leggen en omgekeerd. Bij deze gelegenheid wordt ook dit baanvak dubbelsporig uitgebouwd.

Foto: Edu Bouwman.



W E L E N W E E , . .

T R A M - E N B U S L I J N E N

A K T U E E L E N A K T I E F.

UIT ANTWERPEN - M.I.V.A.:

Het ligt in de bedoeling dat de MIVA buslijnen 18 en 25 doorstreept met ingang van 1 september gaat koppelen tot één lange buslijn 18, Centraalstation - Stenenbrug-Te Boelaarparkwijk - Berchem-station - Berchem-Kerk - Middelheimziekenhuis - Groenenborgerlaan, achter het Middelheimpark door naar de Tentoonstellingswijk, Jan Van Rijswijcklaan - Lange Lozanastraat - Justitiepaleis - Mechelsplein - Groenplein. Hopelijk wordt bij deze verandering aan lijn 18 de goed zichtbare en leesbare film van lijn 25 doorstreept, rood met witte beschrifting voorbehouden.

* Op zaterdag 15 aug. 1987, ter gelegenheid van de Rubensmarkt op de Grote Markt, alsmede de daar verwachte grote toeloop van volk, hebben er op lijn 3 en op lijn 11 enkele gekoppelde stellen dienst gedaan.

* De reklametram van Iglo is blijkbaar in de schildering gegaan, en wordt verwacht in de huisstijlkleuren. Een andere tram die we niet meer zullen zien, is de Striptram. De 2121 is nu geel geschilderd en propageert nu een zweeds natuurbrood. Gezondheid! Hij is wel mooi geworden, kanariegeel, en zeer opvallend. De 2029 is ondertussen geheel grijs buiten gekomen met reclame voor de reinheid van de stad. Gelukkig is Antwerpen niet zo grauw als de 2029!

* Sedert half mei is lijn 15 zelfbedieningslijn geworden. Reizigers openen nu zelf de deuren, evengoed binnen als buiten, en het opstappen is weer langs alle deuren toegestaan. Dat begrip wordt in Antwerpen omschreven met het verschrikkelijk woord: banalisatie! Banaal? Hetzelfde banale gebeuren wordt op lijn 2 verwacht met ingang van 1 september. Later zal ook lijn 12 volgen.

* Stakingen zijn bij de M.I.V.A. aan de orde van de dag: één tot twee dagen per maand moeten wij het zonder tram of bus stellen. Gelukkig blijft er de NMVB en N.M.B.S. van welke diensten wij steeds meer gebruik zijn gaan maken: betrouwvoller.

Over de achtergronden van de stakingen laten wij ons niet uit. We blijven bij de feiten, maar het kon beslist anders. Zolang het openbaar vervoer in België beheert wordt zoals dat nu het geval is, zal het nooit goed gaan, en de problemen die zich thans aandienen zijn wellicht nog maar een voorsmaakje van wat komen gaat. Wie daar het slachtoffer van is? De reiziger, maar dat zal een zorg voor de reiziger wezen! Eigenlijk hebben wij van openbaar vervoer nog ongeveer ALLES te leren, maar wat baten kaars en bril....?

UIT BRUSSEL - M.I.V.B.

Op 21 juli had er in Brussel een herhaling plaats van de grote tramtocht van 1985. Het was een plezier om zien hoe al die oude rakkers zichzelf waar maakten tussen het hedendaagse verkeer. Gelukkig moeten ze dat niet meer elke dag doen, alhoewel het gebeuren heel wat bijval oogstte. Hopelijk krijgen we af en toe nog eens deze unieke kans.

UIT GENT - M.I.V.G.

Tijdens de Gentse feesten reed er in Gent weer een "echte" paardetram, nl. open bw. 8816, geheel hersteld maar in een nooit geziene kleurenkombinatie. Volk was er genoeg, en belangstelling ook wel. Alleen leek het personeel meer op een lijkdrager dan op een trambediende. De andere lijnen reden onder het normaal lijnnummer 1 en 40, alhoewel we toch ook een 11 en 43 hebben gezien. De volgende zondag niet meer. De overdadig geproduceerde decibels overschaduwden ten onrechte het feestelijk gebeuren in Gent. En wát voor decibels!

N.M.V.B - KUST.

Op de kustlijn waren tijdens de zomer allerlei trams te zien, gaande van de dagelijkse verschijningen tot ouderdomsdekens van de T.T.O. Daartussen was er een Vismijntram, een Casinotram en andere, al onderscheidden die zich slechts van de anderen door een witte sticker voor- en achteraan.

V O O R U. V O O R O N S, V O O R A L L E M A A L .

V R A A G B A A K .

Het feit dat geen enkele reactie is binnengekomen op deze rubriek verbaast ons in hoge mate. Tal van vragen kunnen worden gesteld, en de vragen uit ons vorig nummer leken ons vast interessant genoeg om zowat iedereen te interesseren. De vakantie zal er wel voor iets tussen zitten nemen wij aan. We stellen hier een tweede reeks vragen van de heer Cohn uit Lerinnes, en wij nemen aan dat wie er wat van weet zich nu wel de moeite zal getroosten om te antwoorden. Afgesproken?

VRAAG 5.

Mw.10127 zou rond 1937 naar Antwerpen zijn overgebracht, samen met de 10126, beiden komende uit Charleroi. De 10126 heb ik vaak gezien, de 10127 nooit. Deze wagen zou na zijn aankomst te Antwerpen slachtoffer zijn geweest van een brand. Mijn vraag: waar en hoe?

Na de oorlog heeft mij een NMVB-man te Blauwhoef eens verteld, dat er daar in de jaren voor de oorlog, een mw. op een zijspoor zou zijn verbrand. Hij dacht, dat het nummer daarvan de 9995 was, maar dat kan niet, want die is bij de brand in de stelplaats Haacht omgekomen. Zou dat de 10127 kunnen geweest zijn? Maar, in dat geval, wat had die dan in stp. Blauwhoef verloren? De toenmalige inzet van de 10126 was immers Zurenborg! Wie weet er wat van?

VRAAG 6:

Rond 1951-52 reden op lijn 64 als aanhangwagen de AR.81 en AR 82, die na enkele weken dienst werden vernummerd in 19527 en 19528. Van welke lijn waren die twee AR's afkomstig? Op Polygoon-Wuustwezel en Polygoon-Brecht heb ik ze nooit zien rijden.

VRAAG 7:

Werkwagen 9013: Wanneer is dit rijtuig te Merksem aangekomen, en van waar kwam hij toen?

ANTWOORD 7: Volgens de gegevens waarover ik beschik kwam dit rijtuig naar Groep Antwerpen op 25 mei 1938, van waar weet ik niet, en werd hij op 25.7.51 als torenlucht-lijnwagen naar Merksem gestuurd. Wie weet meer?

Vraag 8:

Voor zover ik kan terugdenken - mijn oudste nota's zijn van 1933! - had de lijn naar Schilde, de volgende twee-assige bijwagens: (die ik overigens nooit op een andere lijn ontmoet heb) 535, 540, 541, 542, 545, 549 en 593. Ze waren allen van hetzelfde type, behalve de 535 die een hoger dak had, en de 593 met een iets andere raamindeling. Bij indienststelling van de spoorauto-dienst op de lijn Zurenborg - Turnhout, verschenen verder op deze lijn de volgende twee-assige bijwagens, met een moderne wagenbak: 77, 88 en 671 t/m 680. Mijn vraag:

Ik veronderstel dat al deze rijtuigen in de jaren '20 en '30 zijn omgebouwd op onderstellen van afgebroken aanhangwagens van het bekende "stoom" type, met open balkons en zes ramen. Ik heb inderdaad nog zeer veel van die rijtuigen zien rondrijden en in de provincie Antwerpen hadden ze dan ook gedeeltelijk nummers in de reeksen 500 en 600, wat er zou op kunnen wijzen dat men hiervan sommige onderstellen van nieuwe bakken heeft voorzien. (In de oude toestand hadden Turnhout en Oostmalle o.m. de 514, 551, 570, 573, 575, 578, 579, 586, en talrijke andere tussen 600-670.) Mijn vraag is nu, welke stelplaats heeft de bovenvermelde wagens omgebouwd en wanneer?

En nu maar opzoeken en uw antwoord richten aan de redactie, voor antwoord via ons tijdschrift.

E N O O K D I T N O G . . .

De G.T.F organiseert in samenwerking met de S.T.I.L. op 10 en 11 oktober 1987 in het Musée des Transpots en Commun (in het Luikse Trammuseum (Natalis)) twee animatiedagen ter gelegenheid van de jaarlijkse sluiting van het Museum. Hier worden geruild en verkocht alle mogelijke tramvoorwerpen en foto's. Indien U hieraan wenst deel te nemen, (de prijs is 100 fr per meter tafel voor één dag of 150 fr/m. voor twee dagen) gelieve dan contact op te nemen met de heer Marcel LAMBOU, rue Jardinière 272 4900-Angleur. Tel: (041) 65.48.57, 16tot18uur.

SPOORWEG

*Lijnen Lijnen Lijnen Lijnen
en Lijnen Lijnen Lijnen Lij
nen Lijnen Lijnen Lijnen L
ijnen Lijnen Lijnen Lijnen*



afgesloten op 31-07-1987.

Nieuwe structuur nmbs.

Er roert wat bij het spoor ... De kranten hebben erover geschreven en ook op het TV- journaal werd er aandacht aan besteed. De beleidsstructuren bij de NMBS werden volledig vernieuwd. Sinds de oprichting van de NMBS met de wet van 23 juli 1926, waardoor deze Maatschappij het recht verwierf om gedurende 75 jaar het spoorwegnet uit te baten, bleven de structuren bijna ongewijzigd en dit gedurende 60 jaar! De wet van 27 maart 1986, welke door KB 452 van 29 augustus 1986 werd bekrachtigd, heeft de nieuwe structuur vastgelegd die grondig verschilt van de vroegere. Hierna een (beperkte) opsomming van de voornaamste nieuwe taak :

- ☐ ALGEMENE VERGADERING AANDEELHOUDERS :-niet gewijzigd.
- ☐ RAAD BESTUUR :-16 leden (ipv 21 voorheen);
-door de Koning benoemd voor een periode van 6 jaar
welke na afloop kan verlengd worden.
- ☐ DEPARTEMENTEN :-het Hoofdbestuur omvat 5 departementen, welke de
vroegere 8 direkties vervangen.
 - ☐ TRANSPORT :-vroeger Direktie Exploitatie (niet garages);
-neemt een deel van de vroegere Direktie Materieel
over (bestuurders, schouwers, poetsers);
-neemt het beheer over van de seingevers (vroeger
Direktie Elektriciteit en Seinrichting).
 - ☐ MATERIEEL :-neemt de bevoegdheden over van de Direktie M.,
behalve deze welke zijn overgedragen aan D. T.;
-beheer van de autogarages.
 - ☐ INFRASTRUCTUUR :-neemt de bevoegdheden over van de Direkties
Baan en Elektriciteit en Seinrichting
(behalve beheer seingevers).
 - ☐ MARKETING EN VERKOOP :-neemt de bevoegdheden over van de
Direktie H. (Handelsdienst), behalve
enkele activiteiten van de Publici-
teit.
- ☐ ☐ FINANCIËN :-voormalige Direktie F.
- ☐ ALGEMENE DIENSTEN :-nemen de bevoegdheden over van de vroegere
Algemene Direktie, Direktie Personeel en
Sociale Diensten, Direktie Informatica, Direk-
tie Aankopen en sommige diensten van de Han-
delsdirektie.
- ☐ DISTRICTEN :-de 5 nieuwe districten vervangen de voormalige acht
gewestelijke groepen (Brussel, Antwerpen, Hasselt,
Luik, Namen, Charleroi, Bergen en Gent).
 - ☐ DISTRICT CENTRUM : -vervangt groep Brussel, waarvan de
grenzen zijn aangepast;
-zetel : Brussel.
 - ☐ DISTRICT NOORD- OOST : -verenigt groepen Antwerpen en
Hasselt;
-zetel : Antwerpen.

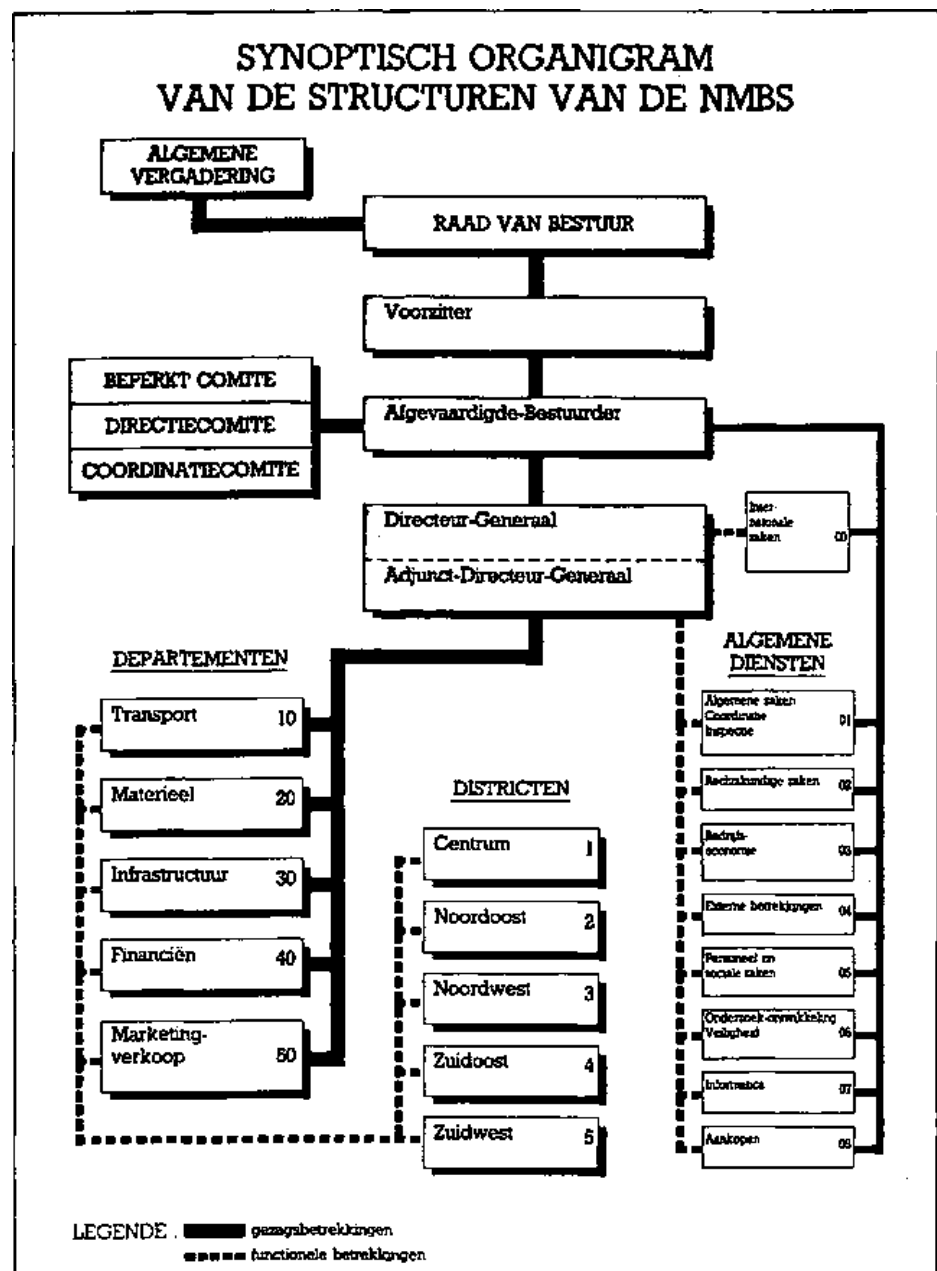
nieuwe structuur nmbs.

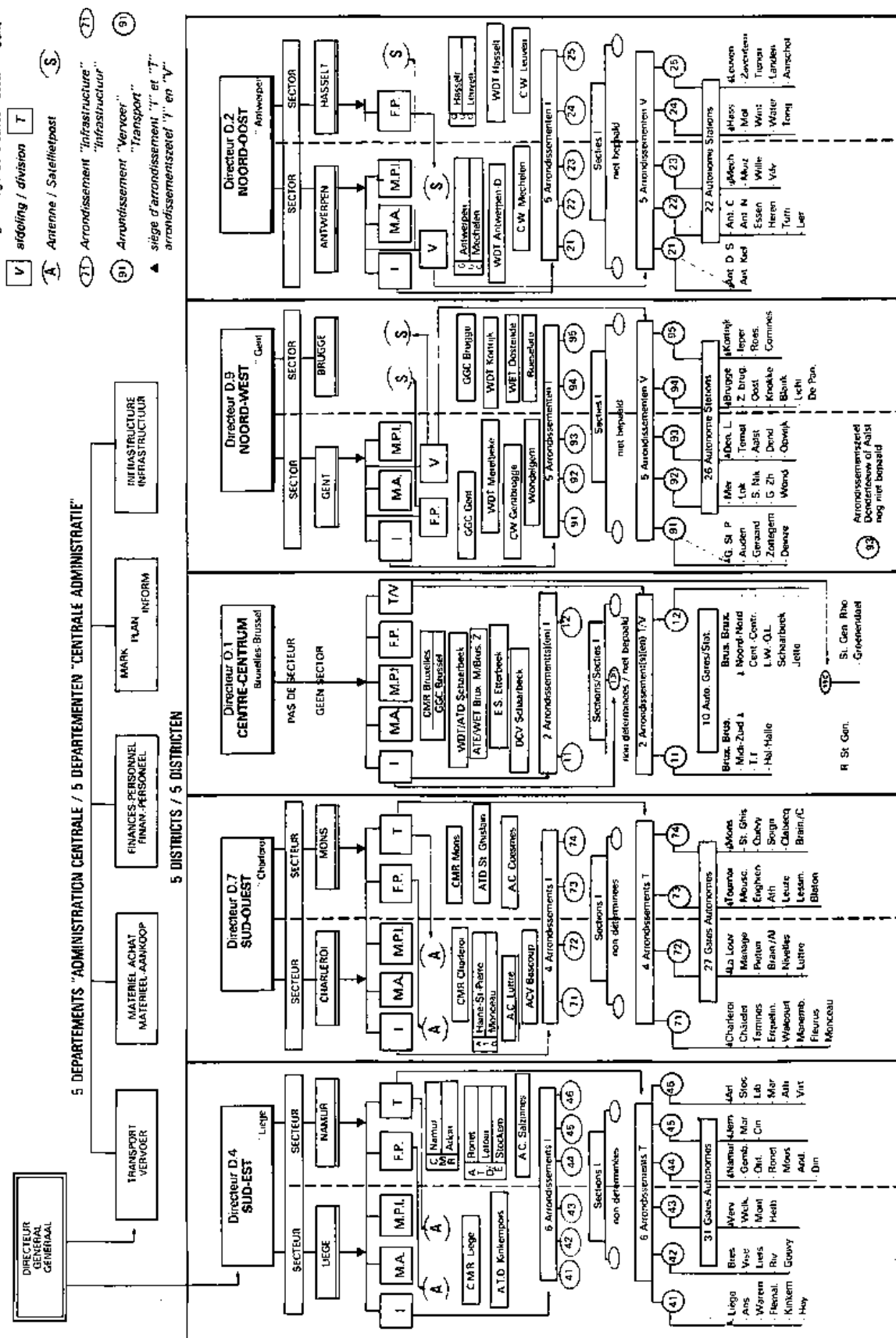
- ☐ DISTRICT NOORD- WEST : -vervangt de groep Gent;
-zetel : Gent.
- ☐ DISTRICT ZUID- OOST : -verenigt de groepen Luik en Namen;
-zetel : Luik.
- ☐ DISTRICT ZUID- WEST : -verenigt de groepen Charleroi en Bergen;
-zetel : Charleroi.

(De districtsgrenzen van deze laatste 4 districten wordt vanzelfsprekend aangepast aan deze van het nieuwe district CENTRUM.)

- ☐ DIENSTEN VAN DE DEPARTEMENTEN :-deze worden onderverdeeld in diensten TRANSPORT, MATERIEEL, INFRASTRUCTUUR, FINANCIËN en MARKETING en VERKOOP.

Hiernaast en op de volgende bladzijde vind U een organigram met de nieuwe structuren bij de NMBS.





kort genoteerd.

In de marge.

- Sinds de winterdienstregeling (ingaaude 28 september 1986) worden de "huckepack"-treinen tussen Duitsland (Neuss) en België (Zeebrugge) overgebracht met een DB- diesellokomotief tot Antwerpen Schijnpoort. Aldaar neemt deze lokomotief de trein uit de andere richting weer mee naar Duitsland.

Het zijn echter wel Belgische bestuurders (standplaats Mol) welke deze Duitse diesels van de reeks 215 besturen. Voor het opleiden van deze bestuurders was op 26 november 86 de diesellokomotief 215 025 - 8 van de Bw Krefeld overgebracht naar Hasselt. Hier werd het personeel vertrouwd gemaakt met de uitrusting van deze lokomotieven. Daags nadien werd de lok naar Mol gereden waar hij aan kop van de Huckepack uit Antwerpen werd geplaatst. Op 1 september kwam de DB 215 029 - 0 aan in Mol voor een volledige opleiding en depannage van de lokomotief. Na enkele dagen werd deze lok uitgewisseld met het nummer 215 022 - 5. Met deze lokomotieven werden fakultatieve ritten georganiseerd, waarbij ze zelfs met reizigerstreinen tussen Mol - Leopoldsburg en Hasselt hebben gereden.

Op 29 september 86 kwam dan voor de eerste maal een DB 215 met huckepacktrein 42174 aan op Antwerpen Schijnpoort.

Sindsdien dagelijks te vinden voor het slepen van :

 - 42174 Neuss (DB) - Weert (1058) - Schijnpoort (1252)
 - 42175 Schijnpoort (1344) - Weert (1536) - Neuss (DB)

- Aan deze bovenstaande dienst werd met ingang van 31 mei 87 nog een grensoverschrijdende dienst voor de reeks 215 van de DB toegevoegd. De bestuurders van standplaats Montzen hebben eveneens een opleiding gekregen voor het bedienen van de Duitse lokomotieven.

Volgende diensten worden voorzien (goederentreinen) :

 - 54710 Montzen (2318) - Kinkempois (0014)
 - 46081 Kinkempois (0256) - AachenW (0421)

Ingevolge werken aan de tunnel van Botselaar, waarbij het dubbelspoor op een enkelsporig baanvak zal worden gebracht, worden verschillende treinen omgeleid via Welkenraedt en Aachen Hbf. De sleepdienst wordt waargenomen zoals voorheen voorzien, dus zowel reeks 55 NMBS als reeks 215 DB.

- Zondag 1 maart 87 werden speciale proeven georganiseerd met de bedoeling de druk te meten die op de zijruiten van het materieel wordt uitgeoefend, bij het kruisen tegen hoge snelheid. Het is ook beproeven of de mogelijkheid erin bestaat het verplichte tussen spoor van 2,25m (wat thans verplicht is bij snelheden van 160 km/u.) te verminderen.

De metingen gebeurden op voorhand wel overeengekomen plaatsen tussen de verschillende betrokken diensten.

Lijn 36 : kp 45 en kp 66-67 kruisingen 140 km/u. meettrein in stilstand

Lijn 96 : kp 25,900 en station Neufvilles kruisingen 140 en 160 km/u. meettrein in stilstand en in beweging (eveneens 140 en 160 km/u.)

Lijn 140: kp 58 kruisingen 160 km/u. meettrein in stilstand.

De samenstelling van deze ritten : Breakstellen 342, 355, 338 en 372. In het motorstel 372 waren de verschillende meetapparaten aan boord. Deze werden ter beschikking gesteld door het instituut "Von Karman" van St.- Genesius- Rode.

Bij deze proeven werd de "refertesnelheid" op de lijnen 96 (spoor A tussen kp 31,8 en kp 45/spoor B kp 46,750 en kp 30,6) en lijn 140 (kp 55 en kp 60) overschreden. Op de lijn 36, waar de maximum snelheid 140 km/u. bedroeg, werd de refertesnelheid uiteraard niet overschreden.

- Momenteel wordt er bij BN te Brugge koortsachtig gewerkt aan de nieuwe reeks(en) van elektrische motorstellen reeks(en) 86/87. Het zijn de zgn. "suburban"- stellen, een soort sprinters. Kenmerkend zijn de uit één stuk bestaande voorruit en de overwegend wit/grijze kleur, versierd met een bordeaux- band overlangs. De ramen zijn vervat in een zwarte band. Deze kleurstelling kwam tot stand na een reeks van proefnemingen met kleurschakeringen. Hiervoor werden reeds in december 1985 drie diesellokomotieven van de reeks 59 (5906, 5911 en 5943) op de kopvlakken voorzien van een witte achtergrond, versierd met kleurstrepen in verschillende tinten. Proefritten gebeurden tussen Ronet en Namen op de goederenlijn. De drie diesels (welke reeds buiten dienst waren) werden opgeduwd of voortgetrokken door een lokotraktor reeks 91. Later werd in de C.W. Mechelen een "break"-stel (389) voorzien van plakstroken om de zwarte raampartij te visualiseren. Ook aan de binneninrichting werd er gesleuteld. Er is gebruik gemaakt van comfortabeler zitjes. Zowel in de 1ste als de 2de klasse is de opstelling (voor het eerst!) 2 / 2 in plaats van de vroegere opstelling 3 / 2 in 2de klasse. De bagagerekken zijn in de lengterichting geplaatst. De stellen zijn eveneens uitgerust met een automatische koppeling welke echter niet past op de andere reeksen van motorstellen.
Nummering : AM Reeks 86 901 - 935
 87 936 - 945
- Als voorbode van de "draaistroom"- techniek bij de N.M.B.S. is het motorstel 050 zopas uit de CW Mechelen gekomen. Na enkele proef- en rodageritten naar Luttre werd het motorstel overgedragen aan de stelplaats Schaarbeek, waar het ook in de toekomst zal onderhouden worden. Als voornaamste kenmerk is in de eerste plaats de traktie te vernoemen. Deze wordt verzekerd door middel van wisselstroommotoren (driefasige asynchroonmotoren). Buiten de volledig gewijzigde sturing (omvormers) zijn hiervoor ook een volledig nieuw type van draaistellen ontworpen. De buitenkleuren zijn zoals de klassieke stellen van de reeks 62, nl. groene kast met op de kopvlakken gele deur en brede zichtbaarheidsbanden.
Huidig nummer : 050 - Voorheen : 151
Het stel zal enkel benut worden voor trajekten met stations aan hoge perrons. Voor het installeren van de draaistellen zijn immers de opstaptreden verwijderd.
(Op een der volgende bladzijden in dit nummer vind U een schematische tekening van dit prototype).
- Rangeerdiesellokomotief 7002 werd tijdens de grote revisie te Salzannes eveneens voorzien van een nieuwe motor ABC van 550 kW. Dit is dezelfde motor als reeds vroeger werd benut bij de 7001. De andere 7000-en zijn nog voorzien van een krachtbron van 515kW.
- Diesels 6016, 6042, 6052, 6073, 6086 en 6089 werden overgedragen aan dienst Baan (Infrastructuur) voor het slepen van de spoorvernieuwingstrein Matisa P-811. Hierdoor beschikt deze dienst over eigen sleepelementen zodat ze minder afhankelijk zijn geworden van de traktiewerkplaatsen en aldus het werk en de inzet beter kunnen plannen. Het onderhoud van de lokomotieven blijft gebeuren in de ateliers van dienst M(aterieel).
- De firma GLEIS MAC GAZZO DI BIGARELLO in Italië heeft reeds verschillende Belgische lokomotieven opgekocht. Het zijn de 5933, 8021, 8023, 8038, 8014, 8029 en 8042. Deze machines werden verstuurd met gewone goederentreinen richting Luxemburg - Basel.



Stelplaats ATH. AR4608 staat klaar voor vertrek, het wordt avond vooralleer zij hier terug zal toekomen.

Ath 27/5/87



Zwevegem (Luipaardbrug) Motorwagen 4608 pauzeert enkele minuten juist voor de overbrugging om ons de gelegenheid te geven om een foto te maken van bovenaf. (27/5/87)



Industrieliijn naar Waregem Gaverbeek. Ter hoogte van het "Gaverke" (zie kerk in achtergrond) loopt de lijn letterlijk tussen de velden. Het is wellicht de eerste en enigste keer dat een AR 46 hierover reed ! (27/5/87)

(alle foto's jm)

kort genoteerd.

- Ook nog verkocht is de diesellokomotief 6054. Deze ging naar de firma LOCOREM te Sclessin. Deze firma zou eventueel een 15- tal lokomotieven reeks 60 terug in staat willen stellen voor voortverkoop. Momenteel is het echter nog maar tot dit enig exemplaar gebleven.

- Alle motorwagens van de reeks 46 zijn nu (definitief ?) op non-aktief geplaatst. Omdat de elektrificatiewerken op de lijn 90 even niet verder worden gezet (wachten op de nodige fondsen), zijn er terug trek- en duweenheden in dienst gekomen met M1- rijtuigen !!

Om de pijn bij dit afscheid en igszins wat te verzachten heeft een van onze leden van het eerste uur, Philippe DEJONCKERE uit Kortrijk, ervoor gezorgd dat we een "afscheidsrit" konden meemaken op woensdag 27 mei 11. Er werd vertrokken te Ath (thuishaven van onze motorwagen 4608), via Doornik (over raccordement tot Chercq) en Moeskroen naar Kortrijk (met bezoek aan de fabrieken Bekaert - aansluiting) waar eveneens middagpauze werd voorzien. Na de middag werd de draad terug opgenomen en werd er naar Waregem gespoord (met rit over de industriële lijn naar Gaverbeek), om dan via Gent St.- Pieters, Gavere- Asper, Oudenaarde, Ronse en Leuze te eindigen in Ath. Onderweg waren er tal van fotostops voorzien. Het hele parcours was zodanig uitgestippeld dat bij zonnig weer de lichtinval steeds optimaal was geweest. Spijtig genoeg liet de zon op die dag verstek, maar al bij al was het omstreeks het vertrek te Ath opgehouden met regenen zodat het toch nog een onvergetelijke dag is geworden. Verder in dit nummer vind u ook nog enkele fotoopnamen van deze reis.

Nogmaals hartelijk dank voor de prestaties en de organisatie aan onze vriend PHILIPPE !

- Sinds de nieuwe reizigersdienst (31/5) worden volgende treinen gereden met dubbeldekkers M5 :

- 3331 Hasselt - Bru Zuid	0612/0739
4386 Bru Zd - Landen	1624/1714
4341 Leuven - Hasselt	1818/1914
- 3455 Wareme - Bru Zuid	0729/0831
4045 Bru Zd - Denderleeuw	1532/1614
4455 Bru Zd - Wareme	1710/1818
- 3602 Jemelle - Bru Zuid	0630/0818
4602 Bru Zd - Jemelle	1627/1813
- 3422 Hoei - Bru Zuid	0610/0752
4601 Bru Zd - Hoei	1612/1920
- 3353 Hasselt - Bru Zuid	0626/0749
4331 Bru Zd - Hasselt	1602/1733
- 3803 Moeskr. - Schaarbeek	0605/0754
4502 Schaarh. - Moeskroen	1621/1805
- 3387 Genk - Bru Zuid	0629/0800
4359 Bru Zd - Genk	1641/1815
- 3978 Geraard.- Bru Noord	0658/0755
4967 Bru Nd - Geraardsbergen	1642/1746

- De commerciële aanpak bij het spoor wordt eveneens stevig aangepakt. Er komen meer en meer formules om aan klantenwerving te doen. Al blijken de eerste pogingen schuchter, we mogen niet vergeten dat alle begin moeilijk is, en dat er beter een langzame en duurzame evolutie valt waar te nemen dan een ondoordachte en plotse ommekeer die niet lang kan worden gevolgd. Hierna een klein overzicht van de - in de vakantietijd- meest interessante reisformules.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Het groepstarief

... samen beterkoop

Je bent aangesloten bij een club, een vereniging, het ene of het andere comité en je moet een reisje organiseren ... lees dit dan aandachtig.

De N.M.B.S. heeft voor treinreizen in het binnenland een speciaal voordelig groepstarief vanaf 7 samenreizende personen.

Voor een enkele reis krijg je een vermindering van 40 % (*) ongeacht het aantal reizigers (minimum 7) en het aantal kilometers.

Voor een heen- en terugreis of voor een rondrit krijg je 40 % (*) vermindering tot de 29^e persoon.

Vanaf 30 betalende personen is er een vermindering van 60 % (*) voor de ganse groep. Je betaalt nooit meer dan 150 km per traject, de bijkomende kilometers zijn gratis. Bovendien ontvang je per schijf van 10 betalende reizigers een gratis bijet. De maximumprijs voor een heen- en terugreis bedraagt tot de 29^e persoon 510 F in 2^e klas en 760 F in 1^e klas. Vanaf 30 personen is deze maximumprijs voor alle reizigers 360 F in 2^e klas en 540 F in 1^e klas.

Voor meer inlichtingen kan je steeds terecht bij onze Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen en Commerciële Agentschappen. Zij staan ter beschikking en kunnen de reis organiseren "op maat".

De adressen en telefoonnummers:

Antwerpen:	Roosevelt Building Anneessensstraat 1-5	03/233.01.20
Brugge:	Stationsplein 2	050/38.39.97
Brussel:	Adolphe Maxlaan 142	02/219.00.40
Gent:	Kon. Maria-Hendrikaplein 2	091/22.72.15
Hasselt:	Stationsplein 4	011/22.32.65
Kortrijk:	Onze-Lieve-Vrouwstraat 9	056/22.00.49

Plaatsreservering in de treinen is mogelijk, maar dan moet het tenminste 4 dagen op voorhand aangevraagd zijn.

(*) vanaf de 5^e km.

Prijzen geldig op 1.5.87.

Beter per trein

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Het B-Tourrail-abonnement

Nieuw: één enkele formule

B-Tourrail 5/17

Met het B-Tourrail-abonnement 5/17 reis je gedurende 5 dagen binnen een periode van 17 dagen vrij per trein doorheen gans België.

In de geldigheidsperiode van 17 dagen kunnen 3 week-ends begrepen zijn. Je kiest zelf de eerste geldigheidsdag van het abonnement.

Stel bijvoorbeeld dat je een B-Tourrail-abonnement 5/17 aankoopt, geldig van vrijdag 15 mei tot zondag 31 mei (en daarin zijn 3 week-ends begrepen). Binnen deze periode pik je vijf dagen uit voor je treintochten: twee zaterdag- en drie zondag- bijvoorbeeld. Op het abonnement maak je de gekozen data zwart en op die dagen trein je zover en zoveel je wil binnen onze grenzen.

Het B-Tourrail-abonnement wordt verkocht zonder formaliteiten in alle stations, van 1 mei 87 tot en met 14 september 87.

Prijzen

	2 ^e klas	1 ^e klas
Volwassene van 26 j. en meer	1 600 F	2 400 F
Junior van 12 tot jonger dan 26 j.	1 200 F	1 800 F
Kinderen van 6 tot jonger dan 12 j.	800 F	1 200 F

(Kinderen onder de 6 j. reizen gratis – maximum 4 – wanneer ze vergezeld zijn door de houder van het B-Tourrail-abonnement).

Als junior reis je dus gedurende 5 dagen in 2^e klas voor slechts 240 F per dag!

Prijzen geldig op 1.5.87.

Beter per trein

Het weekendbiljet

Samen beterkoop in eigen land.

Samen vertrekken op weekend, ergens in België en tegen een voordelige prijs ... dat is het weekendbiljet.

En het is voordelig!

Het is een heen- en terugbiljet geldig gedurende het weekend en het wordt het gehele jaar door verkocht. De heenreis kan je aanvatten van vrijdag 12 u 00 tot zondag 12 u 00; de terugreis doe je naar keuze vanaf zaterdag 12 u 00 tot maandag 12 u 00.

De bestemming ... om het even waar in België.

Het is een ideale formule om samen te reizen, met het gezin of met vrienden. Op basis van het "meermanstarief" krijgt de eerste persoon een vermindering van 40 % (*) en de tweede tot de zesde persoon krijgt 60 % (*). Kinderen van minder dan 6 jaar in gezelschap van een volwassene reizen gratis (maximum 4 kinderen). (De individuele reiziger krijgt steeds 40 % (*) vermindering).

Maximaal betaal je slechts 150 km per traject. De bijkomende kilometers krijg je er gratis bovenop. Deze maximumprijs voor een heen- en terugreis bedraagt voor de eerste persoon 510 F in 2^e klas en 760 F in 1^e klas. De tweede tot de zesde persoon betaalt maximum 360 F in 2^e klas en 540 F in 1^e klas.

Het weekendbiljet is werkelijk interessanter dan voorheen: er is geen minimumafstand meer en het is nu geldig voor alle binnenlandse bestemmingen. Gewis een aanrader!

(*) vanaf de 5^e km.
Prijzen geldig op 1.5.87.

Beter per trein



Een dag aan zee/ een dag in de Ardennen

Het biljet voor de snipperdag

Aan zee of in de Ardennen, je hebt de keuze.

Geniet van je snipperdag aan ons prachtig Noordzeestrand of in de groene bosrijke Ardennen ... met je gezin of met je vrienden.

Het biljet "Een dag aan zee/een dag in de Ardennen" is de geknipte formule voor je heen- en terugreis. Met deze biljetten geniet je van het voordelige "meermanstarief" als je samen reist:

- een vermindering van 40 % (*) voor de eerste reiziger (de individuele reiziger krijgt steeds 40 % (*) vermindering);
- een vermindering van 60 % (*) voor de tweede tot de zesde reiziger.

Daarenboven betaal je nooit meer dan voor 150 km per traject.

De maximumprijs voor een heen- en terugreis bedraagt voor de eerste reiziger 510 F in 2^e klas en 760 F in 1^e klas.

Vanaf de tweede tot de zesde reiziger bedraagt deze maximumprijs 360 F in 2^e klas en 540 F in 1^e klas.

Je hebt er dus belang bij om "samen" te reizen, het is voordeliger en hoe verder je reist, hoe minder elke kilometer kost.

Enkele prijsvoorbeelden in 2^e klas voor heen- en terugreizen:

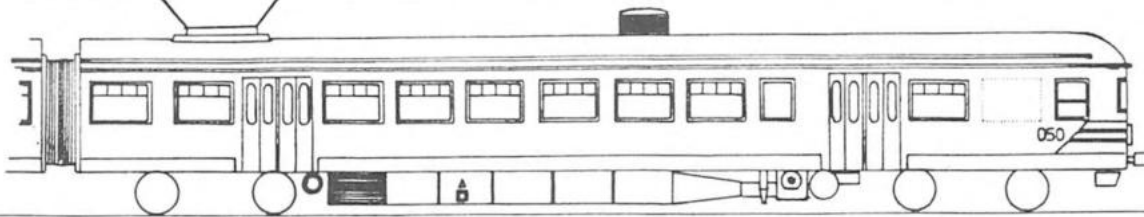
- van Luik naar Oostende of van Brugge naar Spa:
 - individuele reiziger 510 F;
 - 3 reizigers samen 1 230 F.
- van Brussel naar Knokke:
 - individuele reiziger 430 F;
 - 3 reizigers samen 1 050 F.

De biljetten "Een dag aan zee/een dag in de Ardennen" worden verkocht gedurende het zomerseizoen (van 1/6 tot 30/9) en gedurende de vakantieperiodes van Allerheiligen (van 2/11 tot 6/11) en het eindejaar (van 21/12 tot 31/12 's middags).

(*) vanaf de 5^e km.
Prijzen geldig op 1.5.87.

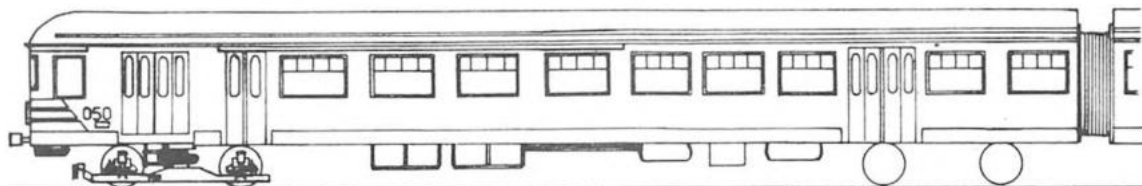
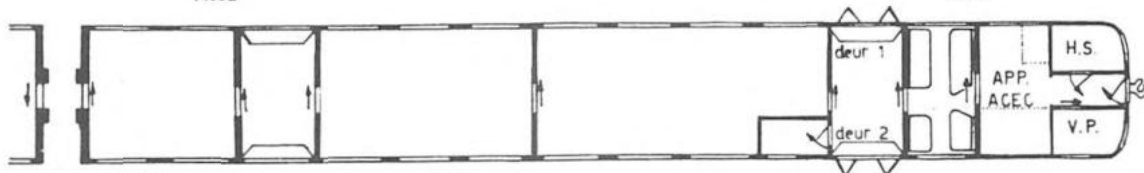
motorstel

050 prototype/nagekomen berichten.



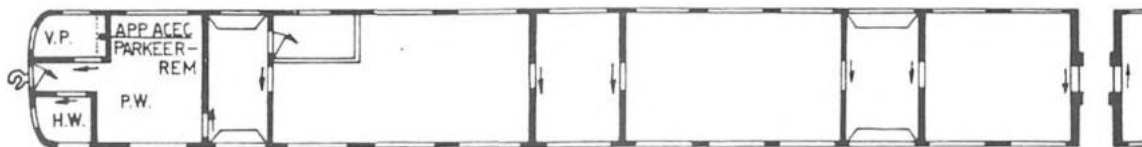
M002

M001



P001

P002



Gewijzigde ophanging en volledig nieuw type draaistel motorstel 050.
Bemerk ook de verwijderde opstaptreden.

Nagekomen berichten.

□ Opendeurdagen in de MUSEUMLOODS te LEUVEN. Van 5 tem 13/9 telkens van 9 tot 16 uur (weekeinden 5, 6, 12 en 13/9 tot 18 uur). Toegang kosteloos. Tentoonstelling - ritten met motorwagen - stoomlokomotieven onder stoom - restauratiewerken aan het type 1 ... Voor elk wat wils, ALLEN DAARHEEN !

Bij wijze van uitzondering wordt een "zoekertje" geplaatst :
Aangeboden VOLLEDIG INGEBONDEN JAARGANGEN TIJDSCHRIFT HET SPOOR (NMBS) vanaf nummer 1 (mei 56) tot 1966 en verder losse nummers compleet tot 1984 (niet ingebonden). Kontakt op te nemen met de Heer SNAUWELAERTS telefoon 03/ 658. 56.13 -- Prijs overeen te komen. *Reinoud van der Schoten*

Het overzicht van de voertuigen in de werkplaatsen verschijnt in PROV 3/87 zonder fout. Is beloofd !!

INHOUD VAN DIT NUMMER:

ONZE KUSTLIJN: Oostende - Nieuwpoort - De Panne. (X)

Spoorwegen: NIEUWE STRUKTUUR N.M.B.S.

Nieuwe tarieven en nieuwe abonnementen.

In de Marge: bont allerlei.

DE ALBTALBAHN: Goed openbaar Vervoer.

Vraagbaak.

Tramnieuws.



Foto achterkaft:

Albtalbahn, station ETTLINGEN-Stadt, 20 juli 1959.

Bemerk de slechte toestand van het spoor in die dagen!

Foto: Edu Bouwman.