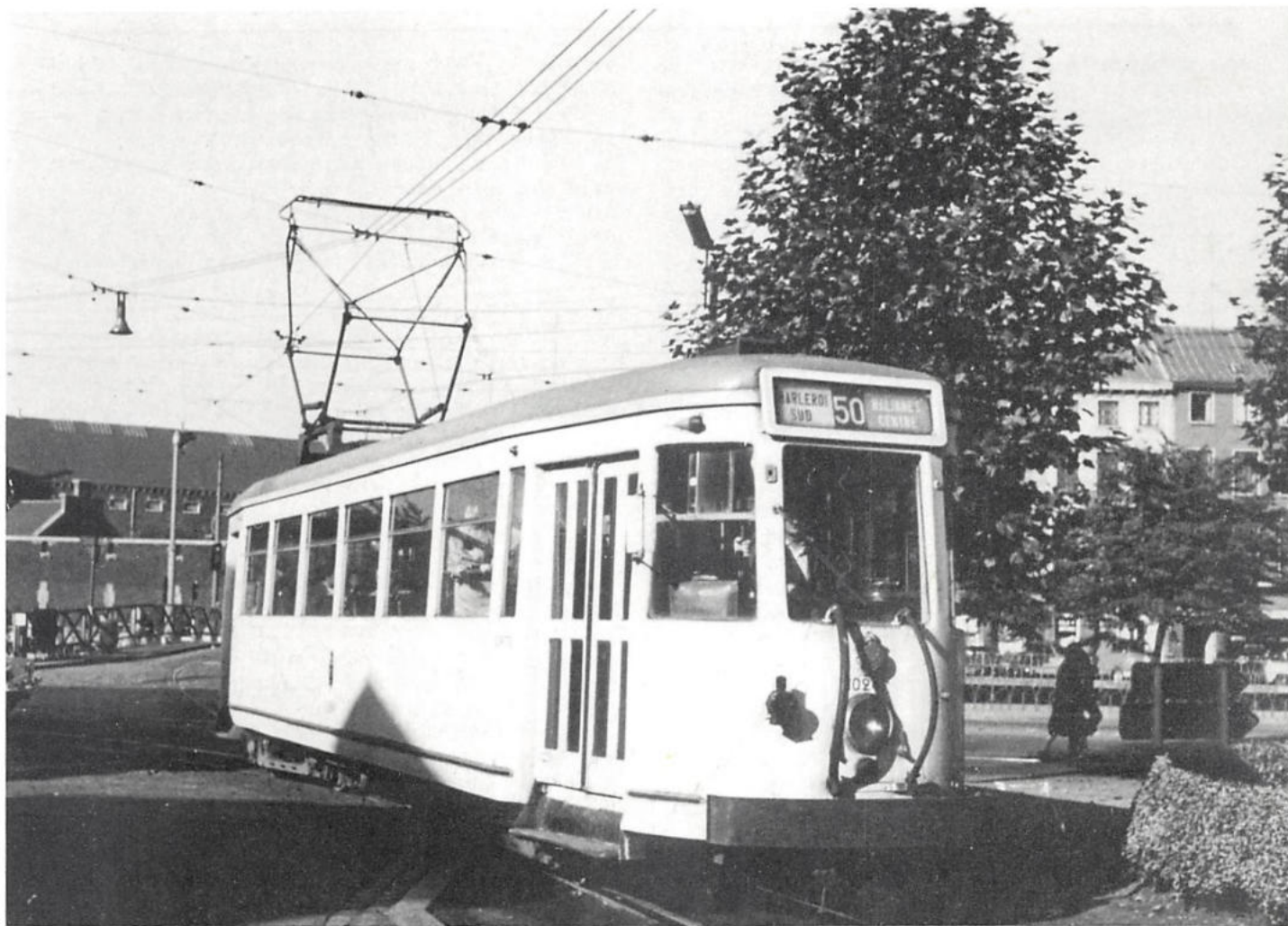


# proV koerier

3.87



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, B - 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 v.d.auteur.

Foto voorkaft:Charleroi-Sud, S.10241,lijn 50,komt aan bij het  
station te Charleroi, uit Nalannes. 6 oktober 1965.  
Foto: Archieven Eigen Baan.

## V R A A G B A A K.

Antwoorden op de gestelde vragen, werden ons verstrekt door de heer Theo Beerts. Zie hier: Antwoord op vraag 2:

Toen de verbinding Hoevenen - Kapellen in dienst gesteld werd op 1 maart 1934, kregen de motorwagens het koersbord rood C rood met witte inschriften. De lijn werd bediend met vierassige rijtuigen van stp. Blauwhoef, uitgezonderd enkele versterkingsritten, bediend door Merksem Oude Bareel. Bij het instellen van de lijnnummers kreeg deze lijn het nummer 72 toebedeeld, als verlenging van de lijnen 70 doorstreept (Ekeren) en 70 (Kapellen). Oorspronkelijk was het de bedoeling, de lijnen van Merksem te voorzien van onpare nummers, (61, 63, 65) en die van Ekeren, met pare nummers (70 bis, 70 en 72). Om onderscheid te maken met de polderlijnen, werden deze onpaar genummerd: 73, 75, 77. Lijn 73 is afgeschaft geworden in 1940, en nadien vervangen geworden door 77 doorstreept, die tot Oorderen-station reed. Aangezien er voor de verlenging van lijn 40 reeds een 42 bestond naar Broechem, diende men hier, noodgedwongen, een 41 in te schakelen.

Voordien al bestond er korte tijd een lijn 41, die Zurenborg verbond met Schilde, op hetzelfde ogenblik dat de 40 reed tussen het toenmalige Viktorieplein en Schilde, analoog aan de 42 Viktorieplein-Broechem, en lijn 43, Zurenborg - Broechem die als 42 terugkwam, en eindigde op het Viktorieplein.

Die 41 en 43 hebben slechts korte tijd bestaan en toen men het lijnnummer 41 instelde naar Turnhout, was dat nummer al geruime tijd vrij. Er zijn zelfs koersborden geweest, juist vóór de elektrifikatie tot Turnhout, met

|           |           |
|-----------|-----------|
| ANTWERPEN | OOSTMALLE |
| SCHILDE   | 40        |
|           | TURNHOUT  |

en daaraan verbonden een doorstreepte 40, tussen Antwerpen en Schilde, eindpunt van de elektrische dienst. Deze 40 naar Turnhout gaf ofwel aan de Turnhoutse poort of te Schilde Putten, zijn bijwagens over aan de autorail. Men kon dan een tweeassige spoorauto's zien met vierassige bijwagens, en ook tweeassige bijwagens van de reeks 535 van stp. Zurenborg. Deze bijwagens waren voorzien van dubbele stopkontakten voor de elektrische kabelverbin-

ding 600V en 24V. Bij de verlenging van lijn 63 op 23 dec. 1951, naar Wuustwezel, had men echter geen andere keuze dan het nummer 64 te gebruiken, aangezien het nummer 65 al bestond. Hier zou ook sprake geweest zijn van een doorstreepte 63, maar aangezien die reeds bestaan had tot Brasschaat, en men deze mogelijkheid voor de toekomst open wenste te houden, werd 64 aangenomen.

Antwoord op vraag 5.

Emr 10126 en 10127 zijn naar Antwerpen gekomen via Leuven. Voor Leuven hadden ze twee maanden seizoensdienst gedaan in Oostende. De 10127 zou later de eerste zijn die een grote filmkast gekregen heeft, nadat hij aanvankelijk met koersborden had gereden. Dit type rijtuig reed in Antwerpen voornamelijk op de lijnen 41 en 61. (Het inrijden na de lichting geschiedde op lijn 61, evenals een zeker aantal kilometer vóór de lichting). Bij de bevrijdingsgevechten van Antwerpen, in 1944, stond de 10127 met bijwagen 19261 in Merksem - IJs-kelder. Beiden zijn daar tijdens een beschieting in brand geraakt. De 10127 was onherstelbaar met doorgezakt onderstel. Enkel de draaistellen en de motoren bleken nog bruikbaar te zijn. Bijwagen 19261, met houten kast, is later heropgebouwd met eikenhout, bij gebrek aan teakhout. Rijtuig 9995 was nooit in de groep Antwerpen. Wél is tijdens de oorlog, in 1944, emr. 9778 bij een botsing met een vrachtauto die toendertijd gevoed werd met gasflessen, in brand geraakt, en opzij gezet geweest in Merksem. Nadien, omstreeks 1946, is emr. 9994 na nachtelijke manoeuvres, aan de kop van een treinstel, uitgebrand. De bijwagens konden gered worden. Beiden, 9778 en 9994 zijn dan in moderne toestand heropgebouwd geworden en voorzien van een grote filmkast. Na hun diensten verder in Antwerpen te hebben gereden, werden ze in mei 1966, naar Oostende overgebracht.

Antwoord op vraag 6.

Oorspronkelijk zijn AR 81 en AR 82, gebouwd in 1934, ingeschreven in de kapitalen van de lijn Aarschot-Westerlo. Het inschrijven op de kapitalen was eigenlijk maar een formaliteit, want beide rijtuigen zijn verbon-

# EEN MEKKA VOOR LIEFHEBBERS VAN GOED OPENBAAR VERVOER :

## DE ALBTALBAHN .

JOHNNY DOBSON ;

### DEEL III.

Alvorens verder te gaan, zullen wij eerst even de verscgillende mogelijkheden bekijken, opgesomd op het einde van deel II.

#### Totale hernieuwing van sporen en rijtuigen

behoort bij de goede oplossingen, omdat men het milieuvriendelijk en totaal van het individueel verkeer onafhankelijke spoorvervoer wilde behouden; maar eigenlijk toch maar een halfgoede oplossing, aangezien het stadstramnet van Karlsruhe in normaalspoor is aangelegd, en er aldus aan de stadsgrens nog steeds zou moeten overgestapt worden om de belangrijkste delen van de stad te bereiken.

#### Vervanging door trolleybus of autobus.

Deze mogelijkheid werd al vlug terzijde geschoven omdat de smalle wegen in het Albtal tijdens de spitsuren niet in de mogelijkheid waren om nog een massa autobussen bij op te nemen, en ook wees een niet-gekleurde berekening uit dat een spoorlijn met een dergelijk te verwachten frekwentie en reizigersaanbod, 26% goedkoper uit te baten was dan een autobuslijn, en 37% goedkoper dan een trolleybuslijn. Nu, dertig jaar later, zien wij dat de stad Karlsruhe, al zijn autobuslijnen uit de stad heeft gebannen! De bussen rijden tot aan de trameindpunten, waar moet overgestapt worden. Op deze wijze kan men de stad bedienen, enkel met uitlaatgasvrije openbaar vervoermiddelen en sluit men tevens parallelverkeer uit.

#### Vervangen door DB-lokaallijn.

Alhoewel spoorvervoer (en zuiver elektrische traktie mogelijk) toch niet geschikt voor het Albtal: de halte-afstand zou voor de dichtbevolkte regio Ettlingen veel te groot geweest zijn, en de te grote loopafstand naar "het station", zou overstap naar individuele vervoermiddelen in de hand gewerkt hebben. (Op het grondgebied van Ettlingen bevinden zich nu zes tramhalten).

Hierbij moeten wij dan nog bedenken dat sindsdien de opvattingen van de spoorwegmaatschappijen zodanig veranderd zijn, dat het grootste gedeelte van de lokaallijnen afgestoten werden en wij kunnen veronderstellen dat een 26km lange zijlijn van Karlsruhe naar Bad Herrenalb heden ten dage niet meer zou bestaan.

#### Verbinding met het normaalspoortramnet van Karlsruhe.

Voor het reizend publiek natuurlijk de beste oplossing, een directe verbinding met de voornaamste centra in de stad, alsook een gemakkelijke overstap op alle andere tramlijnen...

Het is ook deze laatste die werd weerhouden. De genomen beslissing voorzag de totale omsporing van het traject langs het Albtal, (Karlsruhe - Bad Herrenalb) dubbelsporig tot Ettlingen en verder enkelsporig tot het eindpunt in Bad Herrenalb gepaard gaande met de aanschaffing van modern nieuw trammaterieel.

#### DE HEROPSTANDING.

Baan, rollend materieel en alle neveninrichtingen, alsook het personeel werden van de DEBG overgenomen; op 1 april 1957 werd de Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) opgericht. De nieuwe eigenaars (naar Duitse begrippen zijn dat: stad, Kreis en Land), zorgden voor het nodige kapitaal, en de ombouw kon beginnen. Dat werd geen gemakkelijke taak, want het verkeer moest verder gaan. Daarom werd besloten, in vakken te werken met steeds verder in het Albtal gelegen overstapplaatsen tussen nieuw en oud. Het eerste vak dat onder handen genomen werd, was Karlsruhe - Rüppurr, een voorstad halverwege tussen de stadsgrens en Ettlingen. Tijdens deze werken moest een halfuurdienst mogelijk blijven tussen de stad en Ettlingen. Deze werd afgewikkeld over een enkel meter-spoor, en de tien minutendienst tussen stad en Rüppurr werd tijdelijk door een autobusdienst overgenomen.



Foto hiernaast:

Een gelede wagen van AVG vertrekt aan het station van Karlsruhe naar Rüppurr. De tram heeft reeds een grote lus door de stad gereden en na de volgende halte, het Albtalbahnhof, vervolgt hij zijn rit op de oorspronkelijke Albtalbahn. Daarnaast een rijtuig van lijn 7, die niet meer bestaat. Foto: Johnny Dobson.



Foto hiernaast:

Zomer 1959: de nieuwe trams bereiken reeds Ettlingen, waar men moet overstappen op de overblijvende meterspoor lijn, om verder in het Albtal te rijden. Edu Bouwman.



Foto hiernaast:

Verder dan Ettlingen pendelt een oude meterspoor-samenstelling op het traject dat door de spoorbouwers nog onder handen genomen moet worden. Edu Bouwman, 18 juli 1959. Busenbach.

## DE ALBTALBAHN.

Het spreekt vanzelf dat tijdens de bouw van een dubbel normaalspoor met behoud van een enkel meterspoor af en toe één en ander moest opgeschoven worden. In maart 1958 moest zelfs de bovenleiding boven het meterspoor afgebroken worden, omdat deze onder hoogspanning staande kabels een groot gevaar betekenden voor de bouwers van de nieuwe bovenleiding voor het normaalspoor. Het gevolg hiervan was dat, noodgedwongen, nogmaals terug de goede, oude stoomtraktie het vervoer tussen Karlsruhe en Ettlingen moest verzekeren. We kunnen moeilijk zeggen dat de Albtalbahn een monotone geschiedenis achter de rug heeft.

In april 1958 kon het eerste vak in gebruik genomen worden. De moderne lijn eindigde nu niet meer aan de stadsgrens, maar reed een grote lus door de stad. Rüppurr werd de eerste overstapplaats tussen het nieuwe bedrijf en de zich steeds verder terugtrekkende meterspoorrestanten. De modernisering werd met bekwame spoed voortgezet en een jaar later, in mei 1959, was de nieuwe tramlijn al in lengte verdubbeld. Toen was nl. de rechtstreekse verbinding Karlsruhe-Ettlingen tot stand gekomen. Vanaf dan moest men overstappen in het station van Ettlingen om de dieper in het Albtal gelegen dorpen met openbaar vervoer te bereiken. Verder dan Ettlingen werd nu enkelsporig voortgebouwd, maar niettegenstaande dat, mogen wij toch van opmerkelijke prestaties spreken. In het jaar 1960 kwamen nl. drie verlengingen tot stand: in april kon normaalsporig tot Busenbach gereden worden; de volgende maand reeds tot Etzenrot en nog in december van hetzelfde jaar zelfs tot Marxzell. Sommigen zullen denken: niet moeilijk, alleen de bovenleiding tussen Ettlingen en Etzenrot moest vernieuwd worden, omdat hier een drierails-spoorbaan voorhanden was. Zo waren ook de eerste plannen geweest, maar proefritten wezen al snel uit dat het bestaande spoor te zwak was voor moderne tramrijtuigen, en dus werd ook dit vak volledig herbouwd. In september 1961 bereikten de eerste tramrijtuigen het eindpunt te Bad Herrenalb, waar een grote lus werd aangelegd rondom het bestaande stationsgebouw. Voor het eerst kon men vanuit het centrum van Karlsruhe, rechtstreeks, het door vele week-end toeristen geliefde Bad Herrenalb bereiken, nog wel met één van Duitslands modernste sneltramlijnen. Het meterspoor heeft het echter niet zo lang uitgehouden in het Albtal: in de zomer van 1960 reeds reed de laatste meterspoortram tussen Etzenrot en Bad Herrenalb, en van toen af werden de nog niet omgebouwde baanvakken met aansluitende bussen bediend.

Vergeeten wij echter niet dat er in Busenbach nog een aftakking bestaat naar Ittersbach, ook de berglijn genoemd.

Deze lijn lag er inmiddels nog altijd hetzelfde bij: het minst slechte materieel was intussen naar hier overgebracht en men verzorgde daarmee een pendeldienst met overstap te Busenbach, op de nieuwe lijn. Dit metersporig gebleven traject bezorgde de AVG nog maar slechts 10% van alle reizigers dat van de spoordiensten gebruik maakte. Het gevolg was dan ook dat voorgesteld werd, deze lijn definitief op te heffen. Maar waar lag de reden van dit kleine reizigersaantal? Niet in de onbelangrijkheid van de lijn, maar we weten allemaal dat slecht openbaar vervoer de mensen afstoot! Zo gaan nl. onze niet "pro-openbaar-vervoer" gezinde gezagdragers te werk: eerst de diensten verslechteren, zodat nog meer mensen wegblijven en deze andere vervoersvormen zoeken, en daarna kunnen zij dan met cijfers aantonen dat de lijn niet meer rendabel is. In dit geval is men daar echter niet ingetrapt, en op de sluitingsplannen kwam hevig verzet, met als gevolg dat ook voor deze lijn een mogelijkhedenplan werd opgezet, waaruit weer een oplossing moest gekozen worden. Voor Busenbach - Ittersbach waren deze mogelijkheden:

- verbetering van spoor en rollens materieel;
- aankoop van moderne gelede wagens voor het 10 Kv, 50 Hz-systeem;
- herbouw in normaalspoor en aanschaffing van nieuwe trams naar 't voorbeeld van Karlsruhe - Bad Herrenalb;
- sloping van de spoorlijn en verbetering van het wegnnet om busverkeer mogelijk te maken.

In onze volgende bijdrage zien wij of ook deze lijn heeft kunnen overleven.

Deurne, oktober 1987.

## TWEE MEDEDELINGEN.

Op 19 nov.1987 werd de voorzitter getroffen door een hartinfarkt. Daardoor is het blad met vertraging. Het nummer 4.1987 komt nog. Dan gaat de redactie over in andere handen. Blijf trouw, wij doen voort!

WELKE TOEKOMST VOOR HET STADSVERVOER? Studiedag in Gent op 20 april 1988.

Dit colloquium vindt plaats op initiatief van de BTB i.s.m. Rijksuniversiteit Gent. Naast afgevaardigden van de MIVG, stad Gent, Ministerie, Universiteit en anderen, kunt U luisteren naar verschillende verkeersdeskundigen. Er is tevens een tentoonstelling. Inlichtingen: Ghent traffic Kortrijksesteenweg 622-GENT.

## HONDERD JAAR BUURTSPORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGIER BASTAENS.

DE LIJNEN VAN DE WESTKUST.A - VEURNE - DE PANNE.

De lijn Veurne-De Panne was slechts een stuk van de lijn De Panne-Veurne-Poperinge. In drie stadia geopend, kwam De Panne - Veurne eerst in dienst - met stoom - op 25 juli 1901. Het stuk Poperinge - Roesbrugge volgde op 24 okt. 1905, en het sluitstuk Roesbrugge - Veurne voltooide het geheel op 1 juli 1906.

Tijdens de eerste wereldoorlog lag de lijn in volle frontstreek, en werd ze geheel benut als militaire lijn. Dat er tijdens de jarenlange gevechten bestendig schade aan de lijn toegebracht werd, spreekt voor zichzelf, evenals het feit dat elke beschadiging meteen hersteld geworden is, getuigt op het strategisch karakter van de lijn op dat ogenblik.

Na de vijandelijkheden kon de lijn in haar geheel dan ook op 4 dec. 1918 reeds heropend worden, amper een maand na de Wapenstilstand. Wij behandelen deze lijn slechts voor zover zij de kuststrook aanbelangt, nl. Veurne-De Panne, een afstand van ongeveer 6 km.

Zoals wij vroeger al zagen, liep de lijn vanaf de Noordstraat in Veurne, in gemeenschap met de lijn Oostende-Nieuwpoort-Veurne, naar het spoorwegstation, waar ook het NMVB-station gelegen was, en nog is. In Veurne vertrok de lijn dus aan het spoorwegstation, draaide met een scherpe bocht naar links, en even verder denderde zij over de Nieuwpoortbrug, van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Zo werd de Ooststraat bereikt, vanwaar met een scherpe bocht over de Markt, de Noordstraat bereikt werd, om zich langs de Pannestraat naar De Panne te begeven. In de Pannestraat lag de lijn aan de oostkant van de weg tot ongeveer aan de gemeentegrens, waar de lijn de weg kruiste en aan de westkant verder ging. In de Veurnestraat lag de tram ongeveer in het midden van de weg; en kruiste aan de Kerkstraat-Zeelaan, de lijn De Panne-Adinkerke. Op dit punt lag er enkel een kruising, zonder wissel. Dat kon ook niet in die tijd, aangezien beide lijnen een verschillende spoorbreedte gehad hebben tot in 1932! Niettegenstaande

de vlugge heropening van de lijn na de oorlog zou het toch nog ruim tien jaar duren vooraleer aan elektrifikatie gedacht kon worden. De elektrische tram deed hier zijn intrede op 1 aug. 1929, tussen Veurnestation en De Panne, samen met het laatste stuk van de kustlijn, St-Idesbald - De Panne.

Blijkbaar was men toch niet zeker van de aanvang der elektrische traktie, want in de uurtabellen van 15 mei 1929 tot en met 5 okt. 1929 vinden wij op blz. 63, tabel 353, de volgende vertrekken uit Veurne: 6u.25, 7u.45, 9u.10, 10u.40, 12u.10, 13u.35, 14u.35, 16u.30, 17u.45, 19u.10 en 20u.15, maar ziehier wat meer uitleg. De rit van 9u.10 werd enkel gereden op woensdag, marktdag in Veurne. Tussen 1 juli en 16 september reed deze dienst echter elke dag, evenals de vertrekken van 16u.30 en 20u.15.

Van De Panne naar Veurne waren er vertrekken om 7u.00, 8u.30, 9u.40, 11u.30, 12u.45, 14u.10, 15u.55, 17u.10, 18u.25, 19u.45 en 20u.50. Het vertrek van 9u.40 had slechts plaats op woensdag, marktdag in Veurne, en 1 juli tot en met 16 september, en de vertrekken van 17u.10 en 20u.50 hadden slechts plaats van 1 juli t/m 16 september. De rit duurde 25 minuten. Vlak onder deze tabellen staan echter de tabellen met ingang op 29 juni 1929. Hierbij staat vermeld: LIJN 8. Hieruit mogen wij afleiden dat de lijn vanaf haar elektrifikatie, lijn 8 geheten heeft, al lijkt het ons zeer waarschijnlijk dat de nummerbordjes slechts in 1930 op de rijtuigen gekomen zijn. Vanaf 29 juni 1929 waren er vertrekken te Veurne NMBS om 6u.20, 7u.25, 7u.56, 8u.29, 9u.00, 9u.30 en verder om het halfuur tot 20u.30, met een laatste vertrek om 21u.30. Waar de diensten gereden werden t/m 28.6.1929, tot De Panne-Stelplaats, werden zij vanaf 29 juni 1929 gereden tot De Panne-Dijk, en de rit duurde nu 29 minuten. Van De Panne naar Veurne waren er vertrekken om 6u.52, 7u.56, 8u.28, 9u.00 en verder alle 30' tot 22u.

Dat alles laat ons veronderstellen dat tot en met 28 jun. 29 stoomtrams voorzien waren, en elektrische trams vanaf 29 juni 1929. De juistheid van deze stelling wordt bevestigd

# ONZE KUSTLIJN.

in dezelfde uitgave, waar wij op blz. 52 zien, op tabel 348,

Lijn Oostende-Nieuwpoort-<sup>VEURNE</sup> DE PANNE dat er tot

28 juni met stoom gereden wordt langs de oude lijn, en tabel 349 vermeldt het volgende:

Oostende - Westende-Bad - Nieuwpoort-Bad-De Panne, diensttabel van 18 mei t/m 28 juni :

De diensten hebben in Nieuwpoort-Bad een stilstand van 10 minuten voor verwisseling van trekkracht. N.v.d.r.

Op blz. 55 vinden wij een nieuwe tabel 349, met volgende vermeldingen: Oostende-Westende-Bad - Nieuwpoort - De Panne. Deze tabel is van toepassing vanaf 29 juni 1929, en er is in Nieuwpoort-Bad nog slechts een gewone stilstand, dus zonder verwisseling van trekkracht. Nochtans is het juist dat de elektrische tractie slechts ingegaan is op 1 aug. 1929. (zie ook PROVko blz. 4.87) . Dit feit bevestigt onze stelling die wij vroeger al dikwijls hebben vooropgesteld, dat uurtabellen wel iets kunnen laten vermoeden, maar zij zijn geen sluitend bewijs van iets.

Hoe dan ook, in vergelijking met vroeger, wordt het dienstbetoon met ingang van 1 aug. 1929 voorbeeldig. De uurroosters van 11 juli tot en met 1 sept. 1936 geven voor lijn 8 nog slechts één rit om de 65 à 70 minuten. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog trachtte men zo goed als mogelijk, de tram rijdend te houden, maar lijn 8 bleef weg. Als in mei 1941 de NMVB genoodzaakt wordt, op last van de bezetter, de luchtlijn te verwijderen boven de tramlijn tussen Koksijde-dorp en Veurne Klein Parijs, komen ook de verbindingen van Oostduinkerke en Koksijde met Veurne in het gedrang.

Wat gebeurde er toen allemaal ?

Vanaf 12 mei 1941 was er geen verkeer meer mogelijk over de lijn van het vliegveld, en werden de lijnen 7 en 9 noodzakelijkerwijs stilgelegd. Lijn 8, die na mei 1940 niet meer teruggekeerd was, kwam nu terug. Veurne bleef dus verbonden met de kust en de kustlijn. Ter vervanging van de lijnen 7 en 9, reden nu een aantal trams van lijn 2 langs Oostduinkerke Bad en -dorp, Koksijde dorp en Koksijde-bad naar De Panne en terug.

In De Panne was er aansluiting naar Veurne. Met ingang van 20 december 1941 echter, komt er weer verandering. Lijn 9 komt terug, maar die moet nu noodzakelijkerwijs langs De Panne naar Veurne geleid worden. De lijnen 8 en 9 nemen dus dezelfde reisweg tussen Veurne en De Panne. Van De Panne naar Oostduinkerke-Bad wordt gereden de eigen reisweg, maar evengoed langs de direkte lijn 2, al naargelang behoefte en beschikbare tijd. Voor lijn 7 was er geen toekomst meer!

Na de bevrijding zijn de diensten hervat geworden op 5 oktober 1944. Uitgebreide werken werden uitgevoerd aan de lijn, in de loop van 1945 en 1946, en ook nog later. Sporen en bovenleiding werden hersteld. In 1948 werd lijn 8 omgedoopt tot lijn 20, omdat het lijnnummer 8 toegekend werd aan de doorstreepte lijn 3 van Oostende, wat wij reeds hebben gezien. Voor zover dat nog niet gebeurd was, werden omstreeks die tijd, alle koersborden aan de kust, eentellig nederlands. De lijnkleuren bleven groen, met witte beschrifting, en het cijferveld wit, met zwarte 20. Op het kruispunt van de Veurnestraat met de Kerkstraat en de Zeelaan, lag er nog steeds een gewone kruising tussen de lijnen 20 en 21, en er was nog geen wisselverbinding. Na de oorlog, 1946 of 1950 ?, ik ken de juiste datum niet, is er een wisselverbinding gekomen op dat punt, zodat rijtuigen van de ene lijn, op de andere konden komen wanneer zij reden van de Zeelaan in landinwaartse richting. Die verbinding is er tot het einde toe gebleven. Het is mij niet bekend of vanaf dat ogenblik de lijnen 20 en 21 gezamenlijk hun eindpunt hebben gehad op de lus Sloepenlaan-Duinkerkeaan-Zeelaan. Verder dient nog vermeld dat de Nieuwpoortbrug in Veurne, tijdens de vijandelijkheden van mei 1940 door het Belgisch leger opgeblazen geworden is. Die brug is pas vrij lang na de vijandelijkheden herbouwd geworden. Op de eerste brug lag er een enkelspoor, maar op de nieuwe, naoorlogse brug, lag er een dubbelspoor, dat echter onmiddellijk terug enkel werd bij het inrijden van de Ooststraat. De tram reed uit de Ooststraat met een flinke bocht op de Markt, de Noordstr. in, waar een verdubbeling lag. Deze verdubbeling is het eindpunt van de lijnen 8/9 geweest in de periode dat de Nieuwpoortbrug gestoord was, en dus het station van Veurne onbereikbaar was voor de tram.

Ondanks de grote herstellings- en aanpassingswerken van 1946 en later, die aan de lijn werden besteed, bestond er hevige tegenstand tegen het behoud van de lijn. De toenmalige Burgemeester van Koksijde schoot met grof geschut, en gooide als senator al zijn gewicht in de weegschaal, die toen overhelde in zijn richting, of wat dacht U? Tijdens de winter 1947-48 werden de sporen van de lijn langs de luchthaven, die er nog lagen, uitgebroken. Dat was dat, en die zouden niet meer dienen! Het einde kwam op 5 sept. 1944, aldus Jos Neyens, die dezelfde dag het einde van lijn 21 vermeldt. Foto's in ons bezit van lijn 21, bewijzen echter dat deze lijn in augustus 1955 nog bestond. Lijn 20 ook ???

## VRAAGBAAK.

den geweest aan stp.Oostmalle, en hebben aldus gereden op de lijn Oostmalle - Polygoon, tijdens de stille namiddagrit, en ook Oostmalle-Broechem en Oostmalle-Hoogstraten. Deze rijtuigen met lichte benzinemotor, hadden slechts één aangedreven as, en waren ongeschikt om bijwagens te slepen. In plaats van een originele buffer, hadden beiden een stalen band van + 10 cm. breed als buffer. Tijdens de oorlog zijn ze ingezet geworden als bijwagens, onder hun oorspronkelijke nummers. In 1947 zijn beiden in werkl. Turnhout waar ze gebouwd werden als prototype, omgebouwd tot bijwagen en ze werden toen voorzien van luchtremmen. Ze kregen de nummers 81 en 82. (AR verdween dus van hun nummer!) In oktober 1949 zijn deze rijtuigen omgenummerd in 19527 en 19528.

NOTA:

Gelijkaardige prototypes zijn, eveneens in de periode 1934, gebouwd geworden in het werkhuis van Destelbergen. Deze waren voorzien van een kleine filmkast, en deden dienst o.a. op de lijn Tielt-Aalter.

Zij droegen de nummers AR 78 en AR 79. Beide rijtuigen zijn in 1940 omgebouwd tot bijwagen, voorzien van Pieperrem en kregen de nummers 19263 en 19264.

De AR 81 en AR 82 hebben nooit de lijn Wuustwezel aangedaan, niet als spoorauto en ook niet als bijwagen. Bij de elektrifikatie van de lijn naar Wuustwezel, is er geen twee-assig materieel meer op de lijn geweest. Sporadisch nog tot Polygoon, maar zéér beperkt. Pas in mei 1946 zijn spoorauto's gaan rijden op de lijn naar Wuustwezel, en niet reeds vóór de oorlog, zoals wel eens beweerd wordt!

#### Antwoord op vraag 7.

Werkwagens 9013 en 9022 waren reeds in Merksem vóór 1938, het juiste tijdstip is mij onbekend. Beiden zijn van groep Brabant gekomen, vermoedelijk (!!) 1933-1934. De 9013 was ladderwagen voor groep Merksem, en 9022 voor groep Mechelen. Beiden zijn in 1953 ontdaan geworden van hun luchtlifntoren, die toen geplaatst werden in 9714 en 9712.

#### Antwoord op vraag 8.

De twee-assige bijwagens 535 - 540 en volgende waren verbonden aan stp.Zurenborg, dus lijnen naar Broechem en Schilde. Het waren omgebouwde stoomtramrijtuigen. De ombouw is vermoedelijk nog gebeurd in de vroegere wpl.Zurenborg. Bw. 593 was echter verbonden aan stp.Merksem, en is daar verbouwd naar het model van de motorwagens Senéffe, of althans een benadering ervan. De rijtuigen 671 - 680 zijn vanaf april 1934 als stoomtramrijtuig omgebouwd tot bijwagens voor spoorauto's, waardoor de kast vergeleken werd met de toenmalige nieuwe autorails 45 en volgende.

Zij waren aangepast voor de Pieperrem. Ex. stoomtramrijtuigen 1<sup>o</sup> klas met achttien zitplaatsen, nrs 77 en 78 zijn zo eveneens aangepast geworden aan de spoorautodienst, maar ze hadden toch een gewijzigde bouw, en de binnenruimten was afgesloten van de platforms door een schuifdeur. Tijdens de oorlog '40 - '45 zijn deze bijwagens verbouwd tot elektrische bijwagens. De verbouwing van deze spoorautobijwagens gebeurde in het werkhuis Turnhout, evenals de latere aanpassing spoorautodienst naar elektrische dienst, zoals bv. de uitrusting met luchtremmen. Wat de voornoemde nummers betreft: 514 is als open platformstoomtramrijtuig ná 1947 voorzien van een doorlopende Pieperremleiding. De anderen, 551 - 570 en verder (ProV - Koerier 2 - 87) zijn gedeeltelijk voorzien van: ofwel luchtrem, ofwel doorlopluchtrem. Het twee-assige materieel werd ná de oorlog (40-45) onderhouden door wpl. Turnhout. Het vierassige door wpl. Merksem. Aangezien vóór de oorlog beiden een afzonderlijke groep vormden, zorgde toen ieder zijn eigen materieel.

Hier volgen de antwoorden op de vragen 5 t/m 8, ingezonden door Mgr.Cammaert:

#### Antwoord op vraag 5:

Beide motorwagens maakten deel uit van een bestelling van 20 motorrijtuigen bij Baume et Merpent (1934) genummerd 10078-10092 en vervolgens, door een administratieve verwarring, 10108 - 10110 en 10126 - 10127. (het nummer 10093 was inmiddels toegekend aan de verbouwde 9986; 10094-10098 aan de 5 te Hasselt gebouwde kleine stadsrijtuigen, die oorspronkelijk 10041 - 10045 werden genummerd; 10099 tot 10107: bestemd voor negen rijtuigen die in Destelbergen moesten gebouwd worden maar die nooit gekomen zijn, 10112 - 10125: de tweeassige metalen wagens). De ganse reeks is in de loop van 1935 in Charleroi geleverd geworden, maar verhuisde grootendeels naar groepen Antwerpen en Leuven, vanaf 1936. Daarvan reden in Leuven vanaf aug.1936, de 10126 en 10127, en zij kwamen naar Antwerpen einde 1940. In april 1941 botsten beiden te Ploeghalle, bij St-Antonius, op de lijn Antwerpen-Turnhout, frontaal op elkaar, en moesten gans herbouwd worden. In 1944, bij de bevrijdingsgevechten van Merksem, is de 10127 gans vernield.

#### Antwoord op vraag 6:

AR 81 en AR 82 waren zeer lichte wagens met lichte motor, hadden geen buffers of koppellen (omdat men er geen aanhangwagens zou aankoppelen!) en waren bestemd voor de lijnen met weinig reizigers. Zij reden vanaf omstreeks juni 1935 tot het uitbreken van de oorlog, op de lijn Broechem-Zandhoven-Oostmalle. Hun stelplaats was Zandhoven.

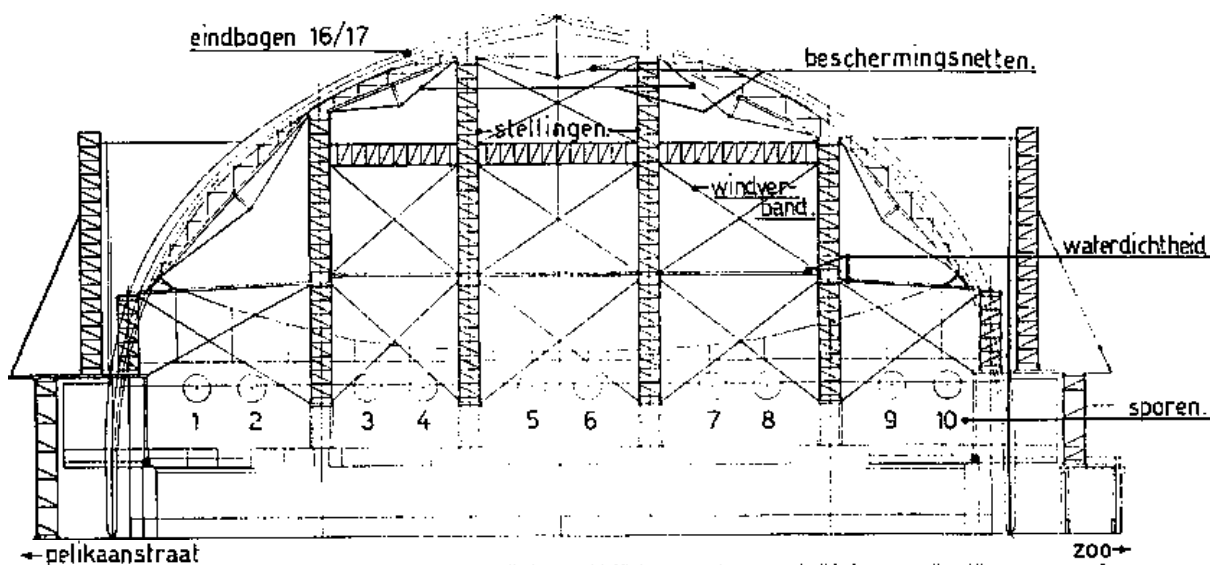
# SPOORWEG

*Lijnen Lijnen Lijnen Lijne  
en Lijnen Lijnen Lijnen Li  
ijnen Lijnen Lijnen Lijnen  
nLijnen Lijnen Lijnen Lijn*

AFGESLOTEN OP 10 SEPTEMBER 1987.

**(B)**

## ANTWERPEN - CENTRAAL WEER TREINLOOS ?!



Bovenstaande tekening laat duidelijk zien hoe de stellingen geplaatst zijn. Door deze oordeelkundige opstelling is het mogelijk om alle delen gemakkelijk te bereiken.

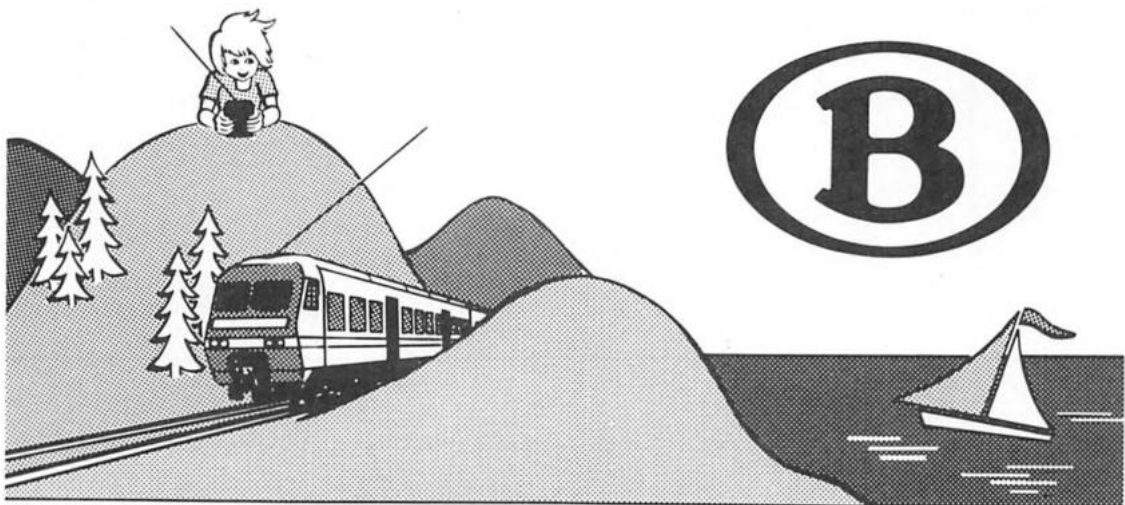
De restauratiewerken aan de perronoverkapping van het CENTRAAL STATION gaan onverminderd voort. Nadat vorig jaar-(week-einde 21/22 juni) -het station volledig gesloten was voor het treinverkeer, dit voor het plaatsen van een torenkraan, werd op 6 januari 87 begonnen met de bouw van een reuzenstelling. Deze was nodig om zonder onderbreking van het verkeer de vakken 14, 15 en 16 te herstellen. Vooral de eindbogen zijn aan volledige vervanging toe. De achterliggende boog 16, welke in feite met de boog 17 één geheel vormt, is een ietsje beter zodat hiervan enkel de onderkanten moeten vernieuwd worden. De andere bogen verder in de richting van het stationsgebouw zijn over het algemeen nog in voortreffelijke staat. Hier volstaat meestal om kleinere herstellingen uit te voeren en te zands +ralen. Om dit eerste luik van de restauratie tot uitvoer te brengen is reeds een bedrag van maar liefst 250 MILJOEN !! gemoeid...

De meest spectaculaire klus wordt alvast de volledige vernieuwing van eindboog 17.

Deze boog wordt stuk voor stuk gesloopt en volledig terug opgebouwd volgens de oorspronkelijke plannen. Hierbij komt vijzelwerk te pas. Oorspronkelijk was gepland om in het week-einde van 19/20 september het station voor de tweede maal treinloss te maken. Omdat echter een aantal elementen dienden te worden gedemonteerd om de eindboog te ontlasten kon deze planning niet aangehouden worden. De sluiting van Antwerpen Centraal werd daarom verschoven naar het week-einde van zaterdag 10 op zondag 11 oktober. Zoals vorig jaar zullen er ook nu weer pendelritten gereden worden tussen Antwerpen Centraal en Berchem. Het station BERCHEM wordt in dat week-eind DE draaischijf en het hart van het Antwerpse spoorweggebeuren. Vorig jaar werd er gereden met dieseltraktie -twee lokomotieven reeks 59 met daartussen 4 rijtuigen M2 -. Ondertussen is er een aanpassing gebeurd aan de infrastructuur van de bovenleiding van het spoor 10 in Antwerpen Centraal, waardoor het mogelijk wordt om met elektrisch materieel te pendelen. Hiervoor zullen dit maal twee vierledige motorstellen worden indezet en blijft het ook mogelijk om met bepaalde treinen door te rijden tot het Centraal Station. Hierdoor zullen de reizigers kunnen beschikken over een pendelrit om de 10 minuten tegenover om de 20 minuten met de vorige regeling. Het spoor 10 in Antwerpen Centraal is bereikbaar via de noodtrap aan de Ploegstraat.

Als alles een beetje meevalt wordt einde 1988 deze eerste fase van de restauratie afgesloten en kan een aanvang genomen worden met de rest van de koepel.

## EVALUATIE IC-IR PLAN.



De vakantieperiode behoort nu wel weer tot het verleden. Dan breekt voor het personeel, belast met de organisatie van de nieuwe treindienst, een drukke tijd aan. Met de verschillende hoofdstations worden dan conferenties belegd om de nieuwe dienstregelingen te toetsen aan de mogelijkheden. Komt daar nog bij dat in deze tijden van allerhande besparingen welke door de overheid opgelegd worden de klus er zeker niet gemakkelijker op geworden is. Dit jaar echter komt er de evaluatie van het IC/IR- PLAN nog eens bovenop !

De grote krachtlijnen van deze evaluatie zijn vervat in een werkdokument. Dit dokument dient nog wel goedgekeurd te worden door het Ministerie van Verkeerswezen. Het is bijgevolg dus geen definitief vastgelegde beslissing en zijn er uiteraard nog steeds bijsturingen mogelijk.

De voornaamste vooropgestelde aanpassingen op een rijtje :

□ -HEROPENING van 7 stations (of stopplaatsen) in het Vlaamse landsgedeelte en van 4 stations in Wallonië :

- Hoboken-Polder, Hoboken, Hemiksem, Niel, Waarschoot, Wondelgem, Sleidinge, Coe, Aigremont, Méry, Genly.

□ -SLUITING van 24 stations :

- Balen, Beringen, Leopoldsburg, Zolder, Heusden, Overboelare, Athus, Anvaing, Autelbas, Barnich, Bovigny, Bastogne, Florenville, Frasnes-lez-Anvaing, Glons, Hastière, Heer-Agimont, Grand-Halleux, Rognon, Sterpenich, Vichenet-Bossières, Weyler, Waulsort, Virton-St.-Mard.

□ -SAMENVOEGING VAN TREINDIENSTEN :

- IC Antwerpen - Hasselt (2 uur) vervalt, wordt vervangen door een uurdienst IR Antwerpen - Tongeren (stopt te Berchem, Lier, Heist o/d Berg, Aarschot, Diest, Hasselt en Bilzen).
- L- treinen Zottegem- Oudenaarde om de twee uur ipv van om het uur. De spitsuurdienst blijft behouden.
- Tussen Quevy en Mons nog slechts 7 treinen per dag en per richting (enkel nog spitsuur).
- Tussen Quievrain en Mons wordt de stopdienst beperkt tussen St.- Ghislain en Quievrain. De IC-treinen zullen stoppen in Quaregnon en Jemappes.
- IR Zottegem - Gent vervalt, blijft enkel nog de uurdienst met stoptreinen over, aangevuld met P-treinen in de spits.
- IR Oudenaarde - Gent vervalt, ook hier blijft enkel de uurdienst met stoptreinen over, aangevuld met P-treinen in de spits.
- IR Mons - Charleroi neemt de taak over van de L- dienst, welke verdwijnt.

□ -WIJZIGING STOPPLAATSEN :

- IR Antwerpen - Charleroi gaan voortaan stoppen in SCHAARBEEK ipv in Vilvoorde. (De IR Antwerpen - Doornik/geraardsbergen blijven wél stoppen in Vilvoorde).
- IC Schaarbeek - St.-Ghislain gaan stoppen in Quaregnon en Jemappes (zie ook hierboven).
- IR- treinen Turnhout - Poperinge zullen stoppen in Mechelen Nekkerspoel.
- Anzegem en Vichte worden om de twee uur verbonden met Kortrijk, Zottegem en Oudenaarde.
- Eigenbrakel en Luttre-Pont-à-Celles krijgen in het week-einde een beter treinaanbod.
- Lembeek en Hennuyères worden op zaterdag en zondag weer met treinen bediend.

□ -SLUITING VAN BAANVAKKEN (8) :

- Dinant - Givet
- Enghien - 's Gravenbrakel
- Mol - Hasselt
- Tongeren - Liers
- Libramont - Bastogne
- Ronse - Leuze
- Athus - Arlon en
- Bertrix - Virton-St.-Mard.
- Op deze baanvakken worden afspraken gemaakt met de NMVB (Buurtspoorwegen) om de treintaken over te dragen aan busexploitatie.

□ -VROEGERE EN LATERE TREINEN :

- De algemene regel hier is wel dat bij de aanpassing van de rittijden er geen verzwarend mocht uit voortvloeien van de losse ritten (ledige treinritten).
- Voor het Antwerpse is het belangrijkste nieuws dat de verbinding Oostende - Essen - Roosendaal behouden blijft, de treindienst op Boom behouden blijft zelfs met heropening van stations op de lijn 52 en dat er 's avonds een latere stoptrein naar Essen zal vertrekken omstreeks 23.30.

Tot hier het (ver)korte overzicht van de belangrijkste aanpassingen. Nogmaals, het bovenvermelde overzicht betreft geen definitief opgesteld plan, maar is vatbaar voor latere wijzigingen.

## NIEUWE ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN REEKS 09/86-87.

De nieuwe elektrische motorstellen van de reeks 86/87 zullen in de lente van 1988 de werkplaatsen van BN Brugge verlaten. Hierover werd ook reeds bericht in ons vorig nummer van PROV- KOERTIER. De elektrische uitrusting wordt geleverd door de firma ACEC. De 35 tweetjes van de reeks 09 (901-935) zijn bestemd voor stoptreindiensten.

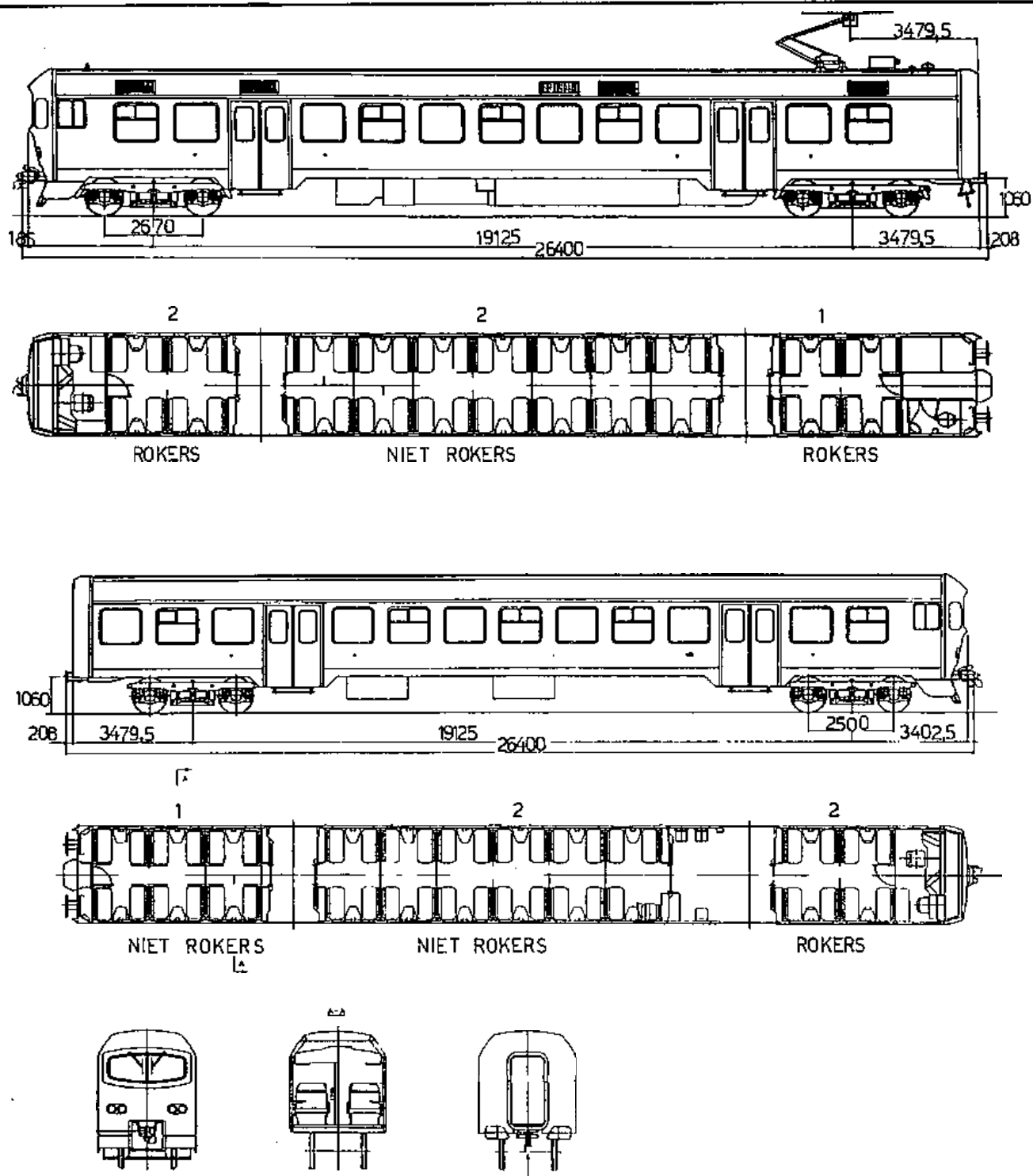
Ze zullen dus bijgevolg de verouderde stellen van de reeks 50 en 53 vervangen op de lijnen 12, 25 en 12<sup>4</sup>  
(Antwerpen - Essen )  
(                    - Brussel )  
(                    - Charleroi )

Hiernaast een opname van de proef met break 389 om de nieuwe kleuren rondom de ramen te bepalen. Naar verluidt hebben ook de Luxemburgse Spoorwegen (CFL) belangstelling voor de nieuwe stoptreinstellen reeks 09 van de NMBS.

Op de volgende bladzijde is de beschrijvende fiche afgedrukt van deze nieuwe stellen.



## nieuwe motorstellen



SAMENPLAN ELEKTRISCH MOTORSTEL AM86  
(volgens samenplan nmbs - vereenvoudigd)

[illegible]

- Zie ook reeks 25.5

Op de vorige bladzijde is de inzetgrafiek afgedrukt van de reeks 59. Deze lokomotiefreeks wordt nog enkel in bedrijf gehouden op de stelplaats ANTWERPEN DAM. Daartoe zijn reeds eerder alle ritvaardige machines van HAINE ST. PIERRE en MERELBEKE overgebracht naar Antwerpen Dam. Lang zal hun definitieve buiten-dienststelling niet meer duren. Het komt dan ook al vrij regelmatig voor dat een lokomotief van de reeks 51 de dienst overneemt.

#### Gebruikte afkortingen :

N167 = weekdienst (niet op maan-, zater- en zon/feestdagen).  
 R24 = enkel op dins- en donderdag.  
 R3 = enkel op woensdag.  
 R4 = enkel op donderdag.  
 R25 = enkel op dins- en vrijdag.  
 N67 = enkel op weekdays.  
 = losse rit (lokomotief alleen).

32132= treinnummer

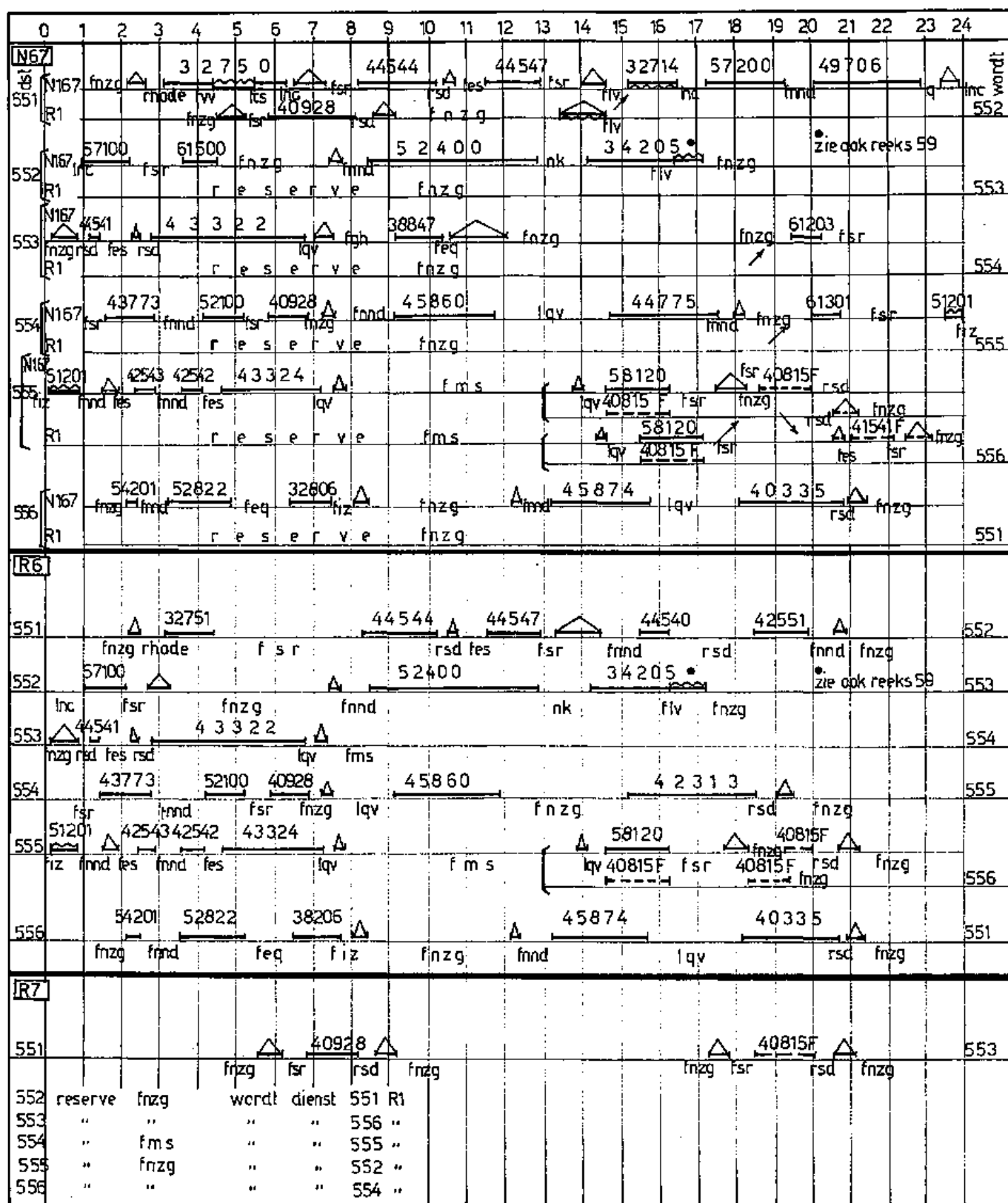
 = lokomotief aan kop (sleeplokomotief)  = lok in 2de pos.

|                                            |                          |
|--------------------------------------------|--------------------------|
| fndm = antwerpen dam (wdt)                 | flv = leuven             |
| lillo= antwerpen dokken, sektion lillo     | fkr = merelbeke          |
| fmb = boom                                 | fdn = oudenaarde         |
| scollc= schelle elektriciteitscentrale     | fgzh = gent zeehaven     |
| petrol=antwerpen dokken, sektion petrol    | zandvl=antwerpen dokken, |
| ruic ==ruien elektriciteitscentrale        | sektion zandvliet        |
| fnzg = antwerpen schijnpoort               | fnkl = antwerpen kiel    |
| angola=antwerpen dokken, sektion angola    | fvv = vilvoorde          |
| fiz = muizen (vorming)                     | fsr = schaarbeek vorming |
| fnnd = antwerpen noord vorming             | fes = essen              |
| lbn = brussel TT (Thurn en Taxis)          | fn = antwerpen centraal  |
| fnds = antwerpen dokken, post II           | fht = herentals          |
| fn k = antwerpen caal, bundel kongo        | lml = mol                |
| berd = antwerpen dokken, sektion berendr.  | aachw= aachen west       |
| belba= antwerpen dokken, sektion belgische | hkr = rangeerlokomotief  |
| basis                                      | (gebruikt als)           |

## **DE EX- BENELUXLOKOMOTIEVEN REEKS 25.5 NU OOK MET VASTE GOEDERENTREINEN.**

In het eerste nummer van PROV- KOERTER (1/87) werd reeds vermeld dat de vroegere benelux- lokomotieven van de reeks 25.5 werden ingezet met goederentreinen. Wanneer er toen nog geen vast omliggende inzetgrafiek was opgesteld, is dat vrij kort nadien wel gebeurd. We geven op de volgende bladzijde dan deze beurtregeling ook weer in grafiekvorm. Opmerkelijk hierbij is dat trein 34205 (Kinkempois - Antwerpen Schijnpoort) gesleept wordt tot Leuven Vorming. Daar komt dan een lichterlokomotief van de reeks 59 (!) aan kop bij. De diesellokomotief wordt aldus sleeplokomotief tot Schijnpoort, waar de elektrische lokomotief 25.5 wordt afgezet. De ertstrein rijdt dan met de 59-er verder naar de sektion Zandvliet om aldaar terug geladen te worden. (Zie ook inzetgrafiek reeks 59).

Gebruikte afkortingen: N67 = week R6 = zaterdag R7 = zon/feestdag  
 fnzg=schijnpoort/rhode=rhodesie (dokken)/fvv=vilvoorde/lnc=monceau/  
 fsr=schaarbeek/rsd=roosendaal/fes=essen/flv=leuven/fnnd=antw. noord/  
 nk=kinkempois/lqv=quevy/fgzh=st.-ghislain/feq=clabecq/fiz=muizen/  
 fms=mons//.



IN DE MARGE / KORT GENOTEERD.

□ Op de laatste dag van de vorige dienstregeling kwamen de benelux- motorstellen 1207+1208+902 nog tot inzet met het treinenpaar E164/E190. Een kleine attentie werd aan de reizigers van deze treinen aangeboden. Hiermee zou het doek definitief vallen over 30 jaar trouwe dienst tussen Nederland en België.

Het heeft echter een klein beetje anders uitgepakt. Zelfs de beste constructeur kan niet beletten dat bij nieuw in dienst gesteld materieel afregelingen en bijsturingen nodig zijn. Ook dient de nodige zorg besteed aan de opleiding van de bestuurders. Zeker op het net van de NS, waar de lokomotieven reeks 11 in feite buitenbeentjes zijn. Immers de NMBS- bestuurders waren reeds geruime tijd vertrouwd met soortgelijke machines van de reeksen 27 en 21.

Zo werden er sporadisch nog officiële ritten gereden met de motorstellen.

- 02/06/87 E170 AM 1207+1203+904
- 03/06/87 E178 AM 1207+1203+904 (terugrit van E170 2/6)
- 12/06/87 E163 / E189 AM 904+1207
- 14/06/87 E169 / E195 AM 904+1207
- 21/06/87 E167 AM 2 x 2 Benelux (nrs ?)
- 01/07/87 E195 AM 1207+1208
- 06/07/87 E193 AM 1203+1207

(Deze lijst is waarschijnlijk niet volledig, doch geeft een klein overzicht van het gebruik van de stellen met begin van de nieuwe dienst). Aan de NS werd het verzoek gericht om van de 4 NMBS- stellen (901/904) geen onderdelen te gebruiken om een ander stel ritvaardig te houden. Op 22 september kwamen dan de 901+902 terug naar België. Ze werden overgebracht naar de Centrale Werkplaats Mechelen. Waarschijnlijk voor afbraak. Wel bestaat het plan om minstens één benelux- treinstel te restaureren voor het museum. Ook de twee overige motorstellen zullen overgebracht worden naar Mechelen. Wanneer dat gebeurt is zal dan het doek toch definitief gevallen zijn over de commerciële/officialle dienst. Speciale ritten met het gerestaureerde treinstel behoren dan tot de mogelijkheden !

□ Nadat de hle 1212 in november 86! reeds geleverd werd door BN, was deze lokomotief afgesteld op de traktiewerkplaats Vorst (Brussel Zuid). Zij diende daar in feite als magazijn voor onderdelen om de overige lokomotieven rijvaardig te houden. Nadat de nodige onderdelen besteld waren, kon de machine teruggestuurd worden naar de fabriek om terug in staat te worden gesteld. Voor de tweede maal verliet de 1212 de fabriek op 15 april 87. Na de normale rodageritten en de controles door BN/ACEC kwam de lokomotief op woensdag 3/6/87 voor de eerste maal in dienst op de lijnen 59/75 (Antw.- Moeskroen/Lille). Er werd in de normale beurtregeling gereden met de treinen E560, E588, E564, E592 en E568.

□ De prototype- lokomotieven 6391, 6392 en 6393 zullen voorzien worden van de seriebogies type BN. Deze drie machines waren nog steeds uitgerust met de zgn. FLEXICOIL- bogies waarmee zij geleverd werden. Door de buitendienststelling van verschillende zusterlokomotieven uit de reeks 62 zijn voldoende bogies vrijgekomen voor de drie buitenbeentjes. Of ze hiermee ook zullen hernummerd worden is op dit ogenblik nog niet bepaald.

□ Gedurende gans de maand JUNI verbleef de hld 5501 bij onze bureaus in Luxemburg (CFL). Zij diende daar als sleeplokomotief voor de spoorvernieuwingsstrein Matisa P811. Deze was aan het werk op de lijn Luxemburg - Trois-Vierges. Ook de "Robel- trein" kwam tot inzet.

□ Sinds het definitief buiten dienst stellen van de motorwagens (diesel) reeks 46, komen terug trek- en duwtreinen met materieel M1 !! in dienst op de baanvakken Ath-Mons en Ath-Geraardsbergen.

□ Het omgebouwde motorstel 151, welke nu de officiële nummer 050 draagt, wordt zeer frequent gebruikt voor proefritten tussen Schaarbeek en Leuven- Landen. Meerdere ritten tussen Leuven en Landen worden gereden. Het motorstel is gekoppeld aan een "klassiek" stel. Over het algemeen is dit steeds een ex- SABENA. De eerste proefritten, welke gehouden werden begin juli, brachten de 050 op het spoor gekoppeld met een meetrijtuig + de stellen 158 + 600.

Opgave parcours en dienstregeling : Schaarbeek856/Leuven 919:923/Tienen 938/Landen 950:1011/Tienen 1020/Leuven 1031:1050/Tienen 1101/Landen 1110:1125/Tienen 1142/Leuven 1145:1210/Tienen 1221/Landen 1230:1250/Tienen 1259/Leuven 1310/Zaventem 1322/Schaarbeek 1334--

□ Dit jaar wordt ook een begin gemaakt met de uitvoering van GROTE REVISIE aan de hle reeks 20. De 2001 staat als eerste van de reeks in de CW Salzinnes. Vanzelfsprekend zullen deze hle's uitrijden in de nieuwe blauwe kleuren.

## IN EN ROND DE WERKPLAATSEN.

Zoals reeds eerder beloofd volgt hierna het overzicht van de traktievoertuigen in de twee belangrijkste Centrale Werkplaatsen van het net, Mechelen en Salzinnes.

Opgave van het traktiematerieel IN VERTOEF op afsluitdatum (10.09.87)

### centrale werkplaats mechelen.

|     |            |                                        |                                                                            |
|-----|------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| ☐ • | <u>HLE</u> | RG (grote revisie)                     | 1501, 2320.                                                                |
|     |            | RI (tussent. rev.)                     | nihil.                                                                     |
|     |            | ALLERLEI (+ombouw, herstellingen ....) | 2802, 2346, 2502.                                                          |
|     |            |                                        |                                                                            |
| •   | <u>AM</u>  | RG                                     | 707, 819, 825, 620, 610.                                                   |
|     |            | RI                                     | 053, 223, 146, 397.                                                        |
|     |            | ALLERLEI                               | 389, 836, 683, 327, 673, 510, 603, 082, 001, 013, 033, 204, 326, 705, 342. |
|     |            |                                        | 901, 902 (afbraak, één AM voor museum).                                    |
| •   | <u>AR</u>  | RG                                     | ES212                                                                      |
|     |            | RI                                     | nihil                                                                      |
|     |            | ALLERLEI                               | draisine 711, 4409, 608.05.                                                |
|     |            |                                        |                                                                            |

### UITRIJTEN (sinds vorige afsluitdatum 10.11.86 - PROV 3/86).

- HLE : 1602, 1606, 1608, 2328, 2342, 2355, 2361, 2365, 2369, 2371, 2363 = na RG.  
1502, 1505, 1607, 2552, 2553, 2555, 2558 = na RI.  
1601, 1608, 2235, 2305, 2319, 2323, 2330, 2345, 2356, 2377, 2511 =na ALLERLEI.

wat in de centrale werkplaatsen ?

### UITTRITTEN (vervolg)

- AM : 802, 803, 805, 807, 809, 813, 814, 820, 821, 829,  
603, 604, 617, 621, 618, 699, 631, 679, 649,  
703, 704, 705, 709, 712, 714, 717 = na RG.  
162, 654, 100, 038, 065, 105, 169, 661, 148, 145, 135, 060,  
193, 010, 222, 839, 262, 199, 662, 215, 147, 219, 212, 254,  
213, 052, 048, 833, 119, 227, 125, 265, 264, 248, 116, 078,  
114, 238, 047, 837, 842 = na RI.  
151 na ombouw hernummerd naar 050, 007, 812, 030, 632, 022,  
096, 061, 052, 503, 078, 056, 756, 075, 051, 619=na ALLERLEI.
- AR : 4505, ES211, ES104, 4501=na RG.  
4503, ES401=na herstellingen.

### centrale werkplaats salzannes.

- HLE RG (grote revisie) 2001, 2609.  
RI (tussent. rev.) nihil.  
ALLERLEI (ombouw, herstellingen....) 2741.
- HLD RG 5114, 5156, 5201 (+ombouw vlottende  
cabine), 6241, 6252.  
RI 5536.  
ALLERLEI 5533, 5133, 6219, 5101, 5183, 5308.
- HLR RG 7382, 8061, 8501, 8515, 9225.  
RI nihil  
ALLERLEI 7380, 7503.

### UITTRITTEN.

- HLE : 2601, 2605, 2606, 2613 =na RG.  
1805, 1806 = na RI.  
2625, 2711, 2716, 1206, 2752, 2715, 2011, 2623, 2748, 2006,  
2712, 2759, 2104, 2023, 2722, 2720, 2025, 2009, 2620, 2018,  
2610, 2737, 2742, 2758, 2021, 1801 = na ALLERLEI.
- HLD : 5117, 5182, 5111, 5126, 5148, 5103, 5124, 5157, 5149, 5303,  
5308, 6277, 6293, 6317, 6242, 6285, 6247 = na RG.  
5306 = na RI.  
6223, 5529, 5216, 6207, 5141, 6004, 5515, 5130, 6006, 5171,  
5140, 5186, 6202, 5163, 6246, 6321, 5150, 5181, 6238 = na  
ALLERLEI.
- HLR : 7006, 7373, 7391, 7319, 7389, 7316, 8046, 8439, 8227, 8421,  
8032, 8062, 8226, 8020, 8444, 8515, 8216, 8230, 9209, 8502,  
9210 = na RG.  
8406, 7309, 8305, 8425, 8414, 7357, 7311, 8260, 8448 =na ALL.
- VOOR AFBRAAK : 5188, 5408, 5906, 5911, 5932, 6009, 6015, 6021, 6031,  
6078, 6104, 6308, 8318, 8401, 8423.
- ZIJN AFGEBROKEN (sinds 10/11/86) : 5161, 5191, 5406, 8413, 6280,  
8420. (\*)

(\*)Het afbreken van traktiematerieel is voorbehouden  
aan een CW. Sommige hl worden echter wel afgebroken door CW Luttre.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

De ALBTALBAHN - Goed openbaar Vervoer.  
Onze Kustlijn - Lijn 23: Veurne - De Panne. [ XI ]  
Spoorwegen: Aktualiteiten  
Nieuwe motorstellen, reeks 09.  
Vraagbaak.



Foto achterkaft:

Albtalbahn, 14 juli 1960, Spielberg.  
Zomer 1960. Voorbij Etzenrot is de bovenleiding afgebroken, en een meterspoorlok met werktrein is betrokken bij verbreding van de spoorbaan. Bussen verzekeren in deze periode het personenvervoer tussen Etzenrot en Bad Herrenalb. Foto: Edu Bouwman.