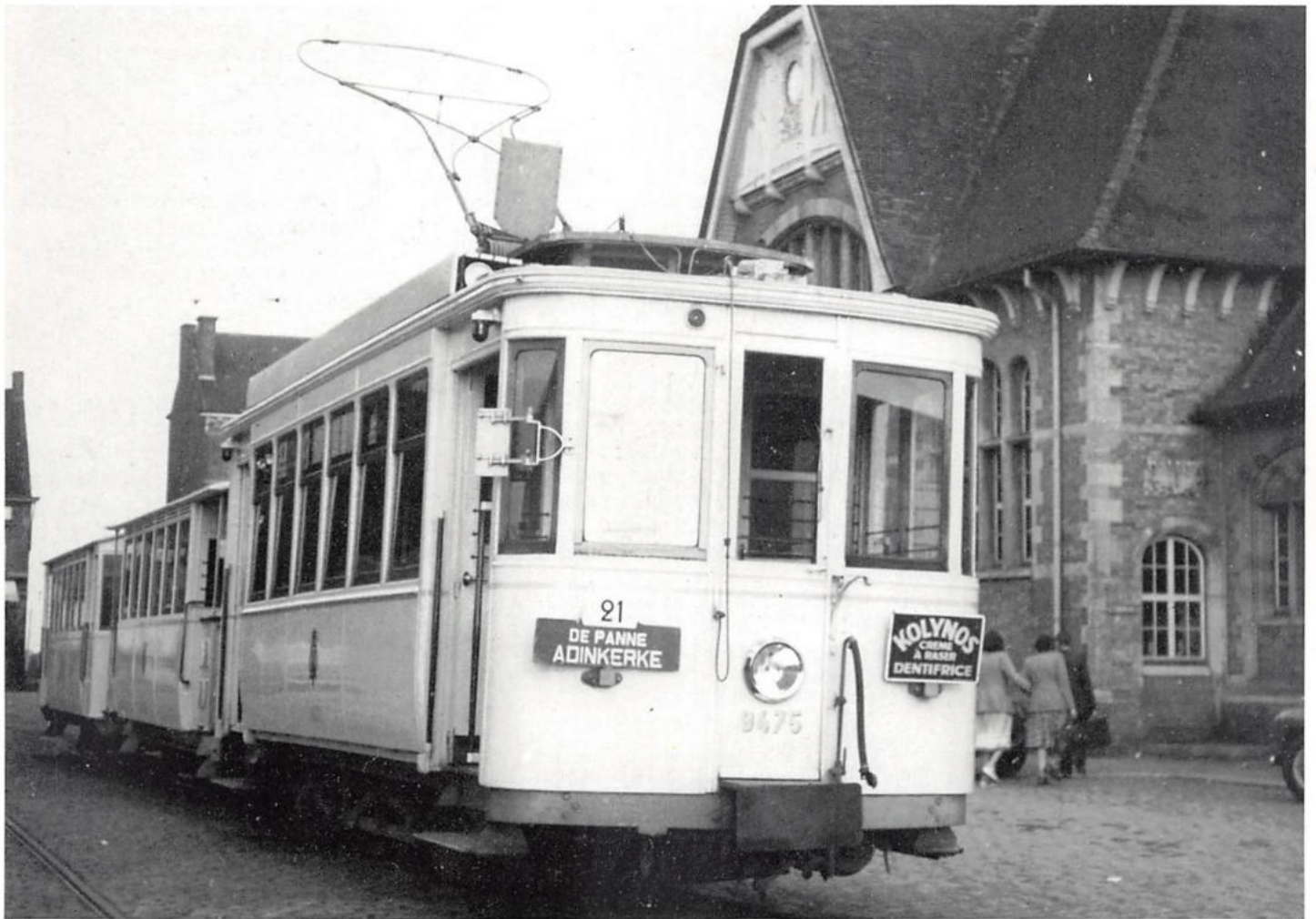


proV koerier

SLOTNUMMER



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

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande
en schriftelijke toestemming van de uitgever.
Ondertekende teksten blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur.

Foto voorkaft: Rijtuig 9476 met 2 bijwagens op lijn 21, aan het
eindpunt station Adinkerke, op 22 aug.1951. Foto: J. Bazin.

H E T Z I J N G O E D E G E E S T E N ...

Beste proV- Koerier abonné,

Wellicht tot uw niet geringe verwondering en na een twee jaar durende periode van stilzwijgen, ontvangt u hierbij het "slotnummer" van proV- Koerier. Het bestuur van proV is er zich van bewust dat het u omtrent een en ander enige uitleg verschuldigd is.

De inderdaad vrij plotselinge en langdurige verdwijning van proV- Koerier is een gevolg geweest van de op een bepaald ogenblik zeer slechte gezondheidstoestand van proV- voorzitter Roger Bastaens, wat met zich bracht dat hem absolute en algehele rust werd voorgeschreven : praktisch al zijn activiteiten m.b.t. de vereniging en het tijdschrift dienden te worden gestaakt.

Ondanks het "verdwijnen" van proV- Koerier gingen de voorbije twee jaar de maandelijkse bijeenkomsten ononderbroken voort. Het getuigt van de diepgaande hobby-interesse van onze abonné's dat deze bijeenkomsten steeds talrijk werden bijgewoond en dat zeer velen onder u spontaan hun abonnement over de jaren 1988 en 1989 (!) betaalden.

De persoonlijke inzet van enkele abonné's zorgde tijdens deze bijeenkomsten enerzijds voor interessante programma's, riep anderzijds vragen op omtrent het voortbestaan van vereniging, tijdschrift en vergaderingen.

In harmonieus overleg met het huidige bestuur van de v.z.w. pro openbaar vervoer- proV werd diens gevolg besloten tot de hierna volgende ingrepen, die in de volgende jaren niet alleen het voortbestaan van proV dienen te verzekeren, doch die bovendien de interesse van de vele ons trouw gebleven abonné's een vernieuwde en gezonde basis voor hun hobby- beoefening willen bieden.

Vereniging en Bestuur

Na vijftientwintig (!) jaar op spoor- en tramhobbygebied bedrijvig te zijn geweest en gedurende diezelfde kwarteeuw twee grote verenigingen te hebben opgericht, dient Roger Bastaens om ernstige gezondheidsredenen van het verdere voorzitterschap van proV af te zien. Gezien niemand van de daartoe gekontakteerde personen (om vele en tevens gegronde redenen) beschikbaar blijkt om dit voorzitterschap over te nemen, werd besloten de "Vereniging zonder Winstoogmerken pro openbaar vervoer - proV" op te heffen en vanaf 1 januari 1990 te vervangen door de feitelijke vereniging "proV - pro openbaar vervoer". Deze laatste verenigingsvorm vereist immers geen wettelijk gestructureerd bestuur noch wettelijk verplichte statuten en laat bijgevolg een ruime bewegingsvrijheid toe. Daaruit mag echter niet worden besloten dat niemand zich meer om het wel en wee van proV zal bekommeren - wel integendeel !

Lidgelden en Tijdschrift

De voor 1988 en 1989 ten onrechte betaalde abonnementsgelden zullen worden terugbetaald. Vanaf 1 januari 1990 wordt echter een lidmaatschapsbijdrage ingevoerd. Gezien het om vele administratieve, technische en financiële redenen niet mogelijk blijkt "proV- Koerier" verder te blijven uitgeven, staat de leden vanaf 1 januari 1990 de mogelijkheid ter beschikking, hun bijdrage te betalen met of zonder tijdschrift, t.t.z. met of zonder het door een onzer abonné's sinds juni 1985 uitgegeven en zeer goed aangeschreven tijdschrift "RAIL- REVUE". Het samen met dit slotnummer van proV- Koerier verzonden antwoordformulier verstrekt u alle nodige inlichtingen. Voor ieder van onze abonné's, waarvan wij vermoeden dat zij RAIL- REVUE (nog) niet zouden kennen, sturen wij tegelijkertijd een proefnummer van Rail- Revue op.

Maandelijkse bijeenkomsten

Onze traditionele maandelijkse bijeenkomsten met dia-, film- en videovoorstellingen gaan vanaf januari 1990 door op de VIERDE VRIJDAG van de maand in "Centrum Zurenburg", Dageraadplaats 4 te Antwerpen. Deze bijeenkomsten hebben plaats in samenspraak met de zustervereniging VeBOV en vangen STIPT om 20 uur aan. Vanaf 19.30 uur kunt u terecht. Centrum Zurenburg is te bereiken met tram-

lijn 11 en buslijnen 9 en 6/34. Vanaf Berchem station eveneens te voet bereikbaar: de afstand is ongeveer dezelfde als deze vanaf Antwerpen Centraal tot ons vroeger "vergaderadres".

Voor 26 januari 1990 staan oude films over de Buurtspoorwegen en de Spoorwegen op het programma.

Uitstappen en Bezoeken

In de toekomst zullen opnieuw meerdere uitstappen en bezoeken worden georganiseerd, ook weer in samenspraak met VeBOV. De deelnameprijzen voor deze evenementen dienen apart - dus los van het lidgeld - te worden betaald.

Op zaterdag 13 januari 1990 is proV gastheer bij een winteruitstap met een SPOORWEGBEZOEK in Antwerpen: de wijkbundels Berchem, Groenenhoek en een seinhuis worden bezocht, waarbij deskundige uitleg en verrassingen zijn voorzien. Wij gaan met een speciale trein en spreken af om 13 uur in de hal van Antwerpen Centraal. Einde omstreeks 17.30 uur. Deelnameprijs 200 F' per persoon, ter plaatse te betalen. Liefst wel even op voorhand inschrijven bij Jan Mahieu Diksmuidelaan, 6 - (B -) 2600 Antwerpen- Berchem.

Besluit

Uit wat voorafgaat moge blijken dat het ons menens is om vanaf 1990 met een schone lei en op een stevige basis "opnieuw" met proV te starten. Dat een en ander niet bij mooie "nieuwjaarsbeloften" mag blijven wordt zeer sterk mede door u bepaald: stuur daarom zo spoedig mogelijk het bij dit nummer ingesloten antwoordformulier terug.

WIJ REKENEN OP UW MEDEWERKING !!!

w.g. bestuur proV,

Roger BASTAENS, voorzitter v.z.w. proV;

Willy BOMANS, sekretaris;

Johnny DOBSON, penningmeester,

en

Staf CUYT, Eric HEYLEN, Roger LAUWERS, Jan MAHIEU,
abonné's proV- Koerier.

HONDERD JAAR BUURTSPOORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGIER BASTAENS.

DE LIJNEN VAN DE WESTKUST.B - ADINKERKE - DE PANNE.

Wij hebben vroeger al gezien dat het toerisme aan de Vlaamse Kust omstreeks de eeuwwisseling pas goed op dreef begon te komen. De spoorlijn Gent - De Panne zorgde voor het aanbrengen van badgasten aan de Westkust. In die tijd was het dichtstbijgelegen station Adinkerke. Er was ook wel een tram langsheen de kust, maar de schakel tussen de spoorlijn en de kustlijn ontbrak. Er is dus eigenlijk niets nieuws onder de zon... Een Brusselaar, zekere heer Chapel zorgde voor de aanleg van een 60 cm breed Decauvillespoor tussen het station van Adinkerke en de zeedijk in De Panne. De lijn kon op 14 juli 1901 geopend worden voor het publiek, en zij stond onder beheer van een zekere Georges Hobé en omschreven als Société Anonyme du Tramway de La Panne. De lijn Veurne-Nieuwpoort over Koksijde en Oostduinkerke-dorp bestond al wel, maar in de uiterste westhoek van het land, was de nieuwe lijn zeer welkom. De lengte bedroeg 3700m. In tegenstelling met veel andere en veel belangrijker lijnen, werd het 60 cm-spoorlijntje niet opgebroken tijdens de eerste wereldoorlog, maar maakte het Belgisch Leger er veelvuldig en dankbaar gebruik van. Immers, De Panne was van het onbezette België, zowat het verste van de frontlijn gelegen, en soldaten en gewonden konden er weer wat op adem komen. Het leger had gezorgd voor traktortrekkraft. Na de oorlog werden deze traktoren door de Soc.An. du Tramway de La Panne overgekocht, maar hun beste tijd lag al achter hun, en zo kon het gebeuren dat in 1920 terug beroep gedaan werd op de vaak beproefde paardekracht. Tevens werd er toen een nieuw komitee van Aandeelhouders opgericht, en twee lokomotiefjes werden aangekocht, die de naam Laura en Adèle kregen. Zij waren goed voor het slepen van zes rijtuigjes op draaistellen, die van langsbanken waren voorzien. Na 1928 werden deze lokjes vervangen door Fordson-traktoren, die gemonteerd werden op bestaande traktiemoctoren. Zo overleefde Adèle zichzelf. Aan het einde van de lijn waren er géén lussen of draaischijven, en de bestuurder bleef op de terugrit op dezelfde plaats zitten als

op de heenrit, en om dan zijn trein te besturen, draaide hij gewoon het hoofd om.

Er is niets geweten van de omstandigheden waarin gereden moest worden als de brave man een stijve nek had...

In die tijd was de snelheid van een ontplofingsmotor die in achteruitrijden was geschakeld, te laag, en om te bekomen dat de motor op de terugrit toch vooruit zou blijven draaien, moest een bijkomende schakeling tussen motor en drijf-as worden gebracht. Dit tekenfilmverhaal duurde tot in 1932.

VERBETERINGEN.

In het voorjaar van 1932 werd het duidelijk, dat de NMVB de zaak zou gaan overnemen en elektrificeren, als een verlengstuk van de kustlijn. En weer is er niets nieuws onder de zon... ook al heeft de zeewind de gemaakte blunders van 1955 in 1988 nog niet met duinzand bedekt. Er zat toen echter wel gevoelig meer leefkracht achter de ganse zaak, want al op 24 juni 1932 kon een proefrit gehouden worden. De oudste lijn vertrok aan het station van Adinkerke, dat toen nog aan de overkant van de spoorlijn gelegen was. Het tramspoor kruiste de spoorweg, en liep aan de oostkant van de weg naar De Panne. In De Panne kwam het langs de Kerkstraat in het dorp, en liep langs de Zeelaan tot op de zeedijk, en met een kruising van de kustlijn. In 1923 mocht een verbinding gelegd worden tussen de lijn en de loods op de Duinkerkelaan, die gelegen was waar zich thans "The Club" bevindt. Met de overname door de NMVB, werd de lijn op meterspoor gebracht, en kwam het eindpunt op de Duinkerkelaan te liggen, aan het nog bestaande wachthuisje. Daartoe was een lus aangelegd geworden, vanaf de Zeelaan langs de Sloepenstraat en Duinkerkelaan, met terugrit langs de Zeelaan. Aan het ondertussen nieuw station van Adinkerke, dat ten noorden van de spoorlijn lag, was er een omloopspoor gebouwd. De lijn kon geopend worden op 25 juni 1932, en kreeg toen het lijnnummer 13, dat een jaar later naar Knokke zou overgaan, om in De Panne vervangen te worden door lijn 14. In beide gevallen was de lijnkleur rood met witte tekst en zwart lijnnummer op witte ondergrond. Vanaf het begin waren er twintig ritten per etmaal heen en weer. Zo reed de tram tot eenieders voldoening, en het was goed zo....!

De lijn naar Adinkerke bleef het nummer 14 voeren tot in 1948. Toen werd de lijn naar Sluis lijn 14, in aansluiting op de lijnen 10, (11), 12 en 13 die aan de oostkust reden. De lijn naar Adinkerke werd toen lijn 21, in aansluiting met de vroegere lijn 8 naar Veurne, die toen lijn 20 geworden is. Zoals wij al zagen, werd de Oostendse lijn 3 b toen lijn 8 geheten.

Aan het begin van 1953 kwam op de Zeelaan in De Panne nog een dubbelspoor tot stand voor lijn 21 en werden de sporen vernieuwd met reëls die elders waren opgebroken geworden, maar de worm zat toch al in de vrucht. De toelating om de lijn naar Adinkerke per bus uit te baten dateert al van augustus 1954, al is ze pas een jaar later tot uitvoering gebracht. In de lente van 1957 werden sporen en bovenleiding uitgebroken en nu, dertig jaar later, wachten wij nog steeds geduldig op heraanleg!

C - VEURNE-KOKSIJDE-Dorp - OOSTDUINKERKE-Dorp. Bad Bad

De besisgeschiedenis van de stoomtraktie hebben wij vroeger al gezien bij lijn 2, wat betreft de baanvakken Oostduinkerke-Dorp - Koksijde-dorp - Veurne en Koksijde-dorp Koksijde-Bad - De Panne. De lijn Veurne-Koksijde-Bad was gemeenschappelijk tot Koksijde-dorp met de lijn Veurne-Oostduinkerke dorp en -bad. Dat gemeenschappelijk deel was tevens een deel van de moederlijn: Oostende-Veurne. Een paardetramlijn van Koksijde - dorp naar Koksijde-Bad was sedert 24 juli 1904 in uitbating, terwijl op 29 aug. 1910 een paardetramlijn van De Panne naar St Idesbald, over een lengte van 1726 m. in uitbating genomen werd. De uitbating van de paardetram tussen Koksijde-dorp en Koksijde-bad, werd stopgezet, en op 4 juli 1909 door de NMVB met stoomtrams bediend. Op 1 juli 1914 werd de ganse lijn Oostende-De Panne met stoom bediend, en was de omweg van Koksijde-dorp over Veurne naar De Panne niet meer nodig. Nauwelijks was de eerste rechtstreekse stoomtram uit Oostende in De Panne aangekomen, of de eerste wereldoorlog brak uit (3.8.1914 voor België). De omstandigheden zijn genoegzaam bekend, hoe de gevechten in de Westhoek zich manifesteerden in slijk en ellende, en met het water als bondgenoot. Slechts op 23 aug. 1919 wordt het spoorvak Nieuwpoortstad - Oostduinkerke-dorp - Koksijde - dorp Veurne, terug in dienst genomen. Voor de "nieuwe lijn" van Koksijde-dorp over Koksijde-bad naar De Panne moet men nog wachten tot 1 oktober 1920. Zoals wij vroeger al zagen, was er op dat ogenblik nog geen verbinding van Nieuwpoort-Bad langs de duinen naar Oostduinkerke-Bad. Die zou

er pas komen op 11 juli 1926 (Neyens blz. 106). Dat is echter pas het begin van een nieuwe tijd, waaruit later lijn 9 zal ontstaan, maar zover zijn wij echter nog niet.

De belangrijkste opgave na de oorlog was het herstellen van de diensten en pas daarna kan aan uitbreiden worden gedacht. Na het tot stand komen van de duinenlijn over oostduinkerke-bad in 1926 en even later de elektrifikatie ervan, wordt het boeiend, want wat zien wij gebeuren?

Nog voor het onder de draad brengen van de kustlijn tot De Panne op 1 aug. 1929, wordt er al elektrisch gereden tussen Veurne station en Koksijde bad via Koksijde-dorp. Dat begon al op 16 juli 1929. De rijtuigen op deze lijn droegen het nummer 7 en de borden waren gans wit met zwarte 7. Het waren toen nog de gewone vierkantige bordjes met alleen het lijnnummer er op. Het jaar nadien ontstonden de nieuwe, rechthoekige koersbordjes met het cirkelvormig lijnnummerveld. Wij zullen trachten later een samenvatting te brengen van de belangrijkste koersborden met opgave van lijnkleuren en teksten. Er werd gereden vanaf 5u.05 in Veurne, vervolgens 6u.06, 7u.13, 7u.40, 8u.11, 8u.47, 9u.14, 9u.41, 10u.13 en dan om de 30 minuten, met als laatste vertrekken 19u.43, 20u.13, 20u.43, 21u.32. De rit duurde 20 minuten en de lijn was 6 km lang. Zoals wij al zagen kwam op 1 aug. 1929 lijn 8 in dienst van Veurne - NMBS naar De Panne-Dijk. Uiteindelijk volgde lijn 9 op 8 juni 1930. Het net van de Westkust was nu volledig. Lijn 9 ontstond door een nieuwe verbinding te maken tussen Oostduinkerke dorp en Oostduinkerke-bad, ineens elektrisch. Tussen Oostduinkerke-dorp en Koksijde dorp was de bestaande stoomlijn onder draad gebracht, en van Koksijde-dorp tot Veurne NMBS reed de lijn samen met de reeds bestaande lijn 7. Aan de nieuwe lijn werd het nummer 9 toegekend. Lijn 9 kreeg als lijnkleuren: een geel veld met blauwe tekst. In het cijferveld stond een zwarte 9 op witte ondergrond. Het valt op te merken dat lijn 9 zeer waarschijnlijk alléén maar de nieuwe, rechthoekige koersbordjes heeft gekend die toen ontstaan zijn. Wanneer de doorstreepte 9 ontstaan is, weet ik niet, maar in de zomer van 1932 bestond hij volgens de dienstregelingen wel. Van een doorstreepte 7 die later ook bestaan heeft, is daar niets terug te vinden. De doorstreepte 9 verbond het dorp van Oostduinkerke met de badplaats, en dat deed de doorstreepte 7 later in Koksijde. Hier moeten we echter ruim denken, want in de loop van hun bestaan heeft de doorstreepte 9 gereden tussen Oostduinkerke Dorp en Bad, maar ook tussen de badplaats



Foto boven: Adèle bracht haar reizigers tot bijna op het stând in De Panne. Dat zien we hier gebeuren, omstreeks 1929. Wie sprak daar van "kleerkast op wielen?" Arch. Eigen Baan-Antwerpen.

Foto midden: In 1933 werd lijn 13 vernummerd in lijn 14. Dat zien wij op deze foto, die dateert van omstreeks 1938. Arch. Eigen Baan - Antwerpen.

Foto onder: Edu Bouwman zorgde er op 6 juli 1955 voor, dat wij U vandaag deze foto kunnen tonen. Wij zien nw. 9472 + bijwagens 1623 en 1876 op lijn 21, op weg van Adinkerke naar De Panne in het Calmeynbos.

ONZE KUSTLIJN.

en Koksijde-dorp over Oostduinkerke-dorp. Ook hebben er diensten gereden tussen Koksijde-Bad en De Panne, over Oostduinkerke-dorp en -bad, Koksijde-bad en St-Idesbald. De doorstreepte 7 van zijn kant reed tijdens het badseizoen ook vaak verder van Koksijde-bad naar De Panne over St-Idesbald. De doorstreepte 7 en 9 hadden dezelfde lijnkleur als de volledige lijn. Een vakantiegast vertelt het volgende uit 1930: Lijn 7 reed om het half uur van Koksijde-Bad naar Veurne. Twee rijtuigen op deze lijn. In Koksijde-dorp kruisten beide rijtuigen elkaar, en tegelijkertijd gaven beiden aansluiting met de doorstreepte 9 naar Oostduinkerke-dorp en -bad. Lijn 7 gaf in Koksijde Bad aansluiting op lijn 2 naar Oostende, en lijn 9 doorstreept deed dat in Oostduinkerke-Bad. Het is duidelijk dat de doorstreepte 9 toen al niet beperkend reed tot Oostduinkerke-dorp, maar naar behoefte verlengd werd. Zò ging dat toen, en zo ging het goed...

Voor wat er gebeurde tijdens de tweede oorlog, verwijzen wij naar wat wij U vertelden bij lijn 8 - de latere 20 -, en lijn 21. Agitatie tegen de heraanleg en uitbreiding van de tramlijnen, was er de oorzaak van dat de NMVB. besliste de tramdiensten te laten varen; en te vervangen door buslijnen. Hoelang de lijnen 7, 7doorstr. en 9 doorstr. bestaan hebben, schijnt niemand precies te weten. Het ziet er echter naar uit dat lijnen 7 en 7 doorstreept verdwenen zijn, met ingang van 12 mei 1941. De doorstreepte 7 werd vervangen door een aantal omleggingen per dag van lijn 2. De lijnen 9 en 9 doorstr. verdwenen die dag eveneens, maar die kwamen terug op 20 december 1941. De 9 reed toen echter van Veurne naar Oostduinkerke-bad, over De Panne - St-Idesbald - Koksijde-bad Koksijde-dorp en Oostduinkerke-dorp. Daarbij werd tussen Veurne en De Panne de reisweg van lijn 8 benut. De omlegging van lijn 2 kwam hierdoor te vervallen. De diensten van de doorstreepte 9 werden aangepast aan de behoeften, maar gezien de oorlogstoestanden zal dat wel niet denderend geweest zijn. Na de oorlog lagen de behoeften wellicht anders tijdens het badseizoen, maar groot zullen die behoeften toen wel niet geweest zijn. Lijn 7 bleef afgeschaft. Lijn 9 verdween vermoedelijk einde juni 1947. Feit is dat de sporen tussen Oostduinkerke-bad en Koksijde-bad over ODK-dorp en Koksijde dorp uitgebroken geworden zijn in de herfst van 1947. De keerdriehoek in Oostduinkerke-bad bleef nog bestaan tot in 1959. Zoals gezegd werden de tramlijnen 20 en 21 door busdiensten vervangen. In aansluiting hierop zijn de tramlijnen 7 en 9 later vervangen door de buslijnen 22 en 23.

DE LIJNEN VAN DE OOSTKUST.

Knokke was, in tegenstelling met de spoorweg, al vroeg met het tramnet verbonden. Enerzijds van Brugge naar Heist, en anderzijds van Heist naar Sluis. De "grote tram" reed van Brugge naar Knokke sedert 18 maart 1890, en op 1 mei van dat jaar reed ook de tram van Knokke via Westkapelle naar Sluis. Beide lijnen werden met stoomtrams bediend. Vanaf 8 augustus 1886 reeds was Oostende met Blankenberge verbonden. Van Blankenberge tot Heist zou men nog geduld moeten oefenen tot 1 okt. 1908. Hiermede was dan ook de ganse kust bediend door de tram. Nadat op 29 juni 1912 van Oostende naar Knokke met elektrische trams gereden werd, zijn alle latere uitbreidingen meteen onder draad gebracht geworden. De bestaande lijn Brugge-Knokke is geëlektrificeerd geworden m.i.v. 19 juli 1930, en die van Westkapelle naar Sluis op 1 aug. 1934. Tot einde 1926 was de lijn in dienst tot op het Van Bunneplein, via de Lippenslaan, en dubbelsporig tot net voorbij het kruispunt Bayeuxlaan-Zoutelaan, en verder enkelsporig tot Van Bunneplein. Met ingang van 1 jan. 1927 werd het spoor verlengd tot het Albertplein. Het Van Bunneplein behield een uitwijkspoor. Vanaf 1 juli 1928 kwam de lijn in dienst van Knokke-station tot de Oosthoek (Siska). Hierbij bleven de sporen ongewijzigd tot op het Albertplein. Vanaf dat plein tot de Oosthoek kwam er een dubbelspoor met eindpuntlus, langs de Kustlaan en de Bronlaan. In 1929 echter komen grote veranderingen tot stand, als vanaf 1 juli lijn 6 gaat rijden vanaf het huidige Kasino (*1930) langs de Bayeuxlaan naar de Lippenslaan. Omdat het bestaande enkelspoor vanaf dit punt tot op het Albertplein gehandhaafd bleef, moest noodzakelijkerwijs naar het station gereden worden, om vandaar terug te keren naar de Oosthoek. De terugweg verliep zoals de heenweg. Van de Lippenslaan reed men dan op de Bayeuxlaan via een toegevoegd overloopwissel. Op 4 juli '30 ontstond lijn H (Holland), die vanaf het station lijn 6 volgde tot de Oosthoek, en vanaf daar verder reed op enkelspoor tot op de grens. Twee weken later, op 19 juli, wordt elektrisch verder gereden tot Retranchement. Op 21 juli 1929 wordt lijn 1 verlengd vanaf het Albertplein naar het station via de Zoutelaan en de Elisabethlaan, waardoor een lus ontstaat. De lijnen 6 en H blijven echter verder op en af rijden langs de Kustlaan - Van Bunneplein - Lippenslaan. Tegen 1 juli '30 echter zijn de sporen verdubbeld tussen het Albertpl.-Van Bunneplein - Lippenslaan en de Bayeuxlaan. Alsdan ontstaat lijn 12, die gaat rijden vanaf het Kasino naar de Oosthoek, direkt langs de Bayeuxlaan, Lippenslaan, Van Bunneplein en verder. Lijn 6 rijdt dan tussen het

station en de Oosthoek. Beide lijnen volledig op dubbelspoor. Lijn 6 draagt een wit bordje met blauwe 6, en lijn 12 kreeg een wit bordje met rode 12. De lijn Brugge-Knokke werd toen lijn 10, groen, en de lijn van Brugge naar Heist werd lijn 11, blauw, voor zover die toen nog te zien was. In de zomer 1932 wordt lijn 12 verlengd tot Duinbergen, en rijdt er buiten lijn 12 ook een doorstreepte 12, van het Kasino naar het Albertplein. Tevens rijdt er dan een 6 doorstreept tussen het Albertplein en het station. Er ontstaat dan aan de Westkust ook een lijn 13, rood, die gaat rijden tussen De Panne en Adinkerke, terwijl de stoomtramlijn Oostende - Veurne lijn 20 wordt, en de lijn Knokke-Sluis: 21. In 1933 wordt het lijnnummer 6 gegeven aan de aan beide uiteinden verlengde lijn 5 van Oostende, die ook als lijn 5 blijft rijden. Lijn 6 van Knokke werd toen lijn 13, donkerblauw met zwarte tekst, en lijn 13 van De Panne wordt lijn 14. Als in 1934 de lijn naar Sluis elektrisch wordt, gaat die rijden onder het nummer 21. In 1940 kwam de oorlog met alle gekende gevolgen. Lijn H naar Retranchement reed aldus voor het laatst aan het einde van de zomerdienst 1939. De lijn werd tijdens de oorlog zwaar beschadigd en nadien niet heraangelegd. Lijn 21 is tijdens de oorlog stilgelegd, maar nadien toch nog teruggekomen. Zij leed echter een zieltogend bestaan. Toch ging zij in 1948 nog rijden onder het lijnnummer 14.

De lijn Veurne-De Panne werd toen 20, en de lijn De Panne-Adinkerke 21. In Knokke hadden wij toen de lijnen 1-10-(11)-12-13 en 14, en in De Panne: 2 - 20 - 21. Op 6 oktober 1951 is lijn 14 opgeheven, en door bussen vervangen geworden. Trams zijn voor het gemeentebestuur van Knokke altijd een gruwel geweest, en de lijnen 12 en 13 moesten eraan geloven op 30 juni 1951. Bij wijze van proef reden er de volgende dag bussen, en die proef duurt al 28 jaar. De stadstrams van Brugge waren al afgeschaft in 1950-51, en lijn 10 moest dus redelijkerwijze een serieuze hinder vormen voor het overige verkeer, en zo reed lijn 10 haar laatste rit op 28 sep. 1956 tussen Brugge en Knokke. En lijn 11? Die was ongemerkt in alle stilte ter ziele gegaan, doordat zij eigenlijk was opgegaan in de lijnen 1, 10 en 12. Aan de kust rijden nu nog slechts de tramlijnen 1 en 2, U allen genoegzaam bekend. In overeenstemming met onze gezagdragers die de tramlijnen hebben afgeschaft om ruimte te scheppen voor rijdende en stilstaande auto's, weten wij nu dat er aan de kust vandaag, geen problemen meer zijn om te rijden of te parkeren, of hebben wij het wéér eens mis? Met dank aan allen die hebben bijgedragen aan het tot stand komen van deze artikels, die door omstandigheden té vroeg eindigen.

Roger Bastaens.



KNOKKE-OOSTHOEK: Een rijtuig van lijn 12, op weg naar Siska, op enkele meters van het eindpunt. Te situeren omstreeks 1932. Let op

de halteplaats, die nog maar alleen lijn 6 vermeld. (Fotoverzameling Eigen Baan-Antw)

EEN MEKKA VOOR LIEFHEBBERS VAN GOED OPENBAAR VERVOER:

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

JOHNNY DOBSON.

DEEL IV.

VERDERE GROEI NAAR EEN MODERNE SNELTRAMLIJN.

Bij het einde van de vorige aflevering stelden wij ons allemaal de vraag of de tramlijn Busenbach - Ittersbach zich ook zou kunnen handhaven, want de toestand zag er verre van rooskleurig uit. In de jaren 1962-63 werd hier fel over en weer gepraat, want iedereen vond natuurlijk dat zijn voorstel het enige goede was, dat moest kunnen doorgedrukt worden. Terloops vermelden wij dat het voorstel van AVG erin bestond, de lijn op normaalspoor te brengen, mét aankoop van moderne, gelede rijtuigen naar het succesvol voorbeeld van de lijn Karlsruhe - Bad-Herrenalb.

Ook belangrijk om weten is, dat in deze periode, Ittersbach tot de "Landkreis Pforzheim" behoorde, en dat deze laatste géén geldelijke bijdrage wilde leveren aan de omsporing van de lijn! De gemeenten langs de lijn gelegen, waren echter allemaal gewonnen voor het AVG-plan, en verklaarden zich bereid bij te dragen in de kosten; de meesten wilden zelfs kosteloos gronden afstaan ter verbreding van de spoorbedding! Uiteindelijk was de volgende beslissing het gevolg: het lijngedeelte Busenbach - Langensteinbach - Süd werd totaal omgebouwd tot normaalspoor en er werden drie nieuwe achttassige tramrijtuigen besteld; het resterende baanvak Langensteinbach - Ittersbach werd definitief afgeschaft; hier werd overgeschakeld op busuitbating. Dat zelfs het begrip "definitief" relatief is, zullen we verder nog vaststellen. Hierbij moeten wij echter opmerken, dat dit laatste 7 km lange lijnsgedeelte volledig door bossen en velden liep en dat er onderweg geen enkele bebouwing aanwezig was. De halte Spielberg bv. lag meer dan 2km verwijderd van de dorpskom. Ik heb deze afstand zelf ook gedaan, het is een bochtige zandweg met hellingen. Tijdens de dag en bij goed weer kunt ge het als een gezonde wandeling beschouwen, maar na het invallen van de duisternis kan ik mij niet inbeelden dat het mogelijk is geweest door het pikdonker bos zonder één lichtpunt, het dorp van Spielberg te bereiken. Van een volledig openbaar vervoer konden wij, m.i., hier niet spreken.

Het baanlichaam van deze oude meterspoorverbinding tussen Langensteinbach en Ittersbach is nog bijna helemaal terug te vinden: eerst een gedeelte naast de weg, bijna helemaal met struiken dichtgegroeid, maar iemand op zoek naar spoorweggeschiedenis vindt eltijd wel ergens een doorgang; dan in een grote boog door de velden, hier te herkennen aan de lichte verhoging van de nog aanwezige afwateringsgreppels.

Tenslotte naar Ittersbach door dichte bossen. Hier heeft men de oude bedding omgevormd in wandelwegen, die echter van andere boswandelpaden te onderscheiden zijn door hun typische gelijkmatige krommingen.

Einde 1964 werd de spoorverbinding tussen Busenbach en Ittersbach volledig afgeschaft (de laatste jaren reden er nog slechts trams tijdens de spitsuren, de andere diensten werden reeds door bussen gereden) en werd er begonnen aan de afbraak van de lijn, gevolgd door de heropbouw tot Langensteinbach. Voor deze afbraak werd nogmaals beroep gedaan op stoomtraktie, want bij gebrek aan degelijk meterspoortratiematerieel kocht men bij de DB een metersporige stoomlok, die haar taak goed heeft volbracht.

Na anderhalf jaar werken was het 7 km lange traject herschapen in een moderne sneltramlijn, die in de zomer van 1966 voor het verkeer kon opengesteld worden. Reizigers uit Langensteinbach konden nu na 35 minuten comfortabel tramrijden, het Albtalbahnhof in Karlsruhe bereiken (op 2' van het DB-Hauptbahnhof) en konden zonder overstappen, verder de binnenstad inrijden. Voor de nieuwe enkelrichtingstramwagens moest er te Langensteinbach-Süd een lus aangelegd worden in een heuvelachtig bosgebied. Dat was geen klein klusje: in dokumentatie heb ik gevonden dat men hiervoor 20.000m³ aarde heeft moeten aanbrengen. Ik heb deze lus gekend, en ik kan dat best geloven, want staande aan de buitenste rand lag de baan naar Ittersbach een heel eind dieper.

Op de plaats van bovengenoemde lus bevindt zich nu een modern woon- en winkelcentrum. Hoe dat er gekomen is, zal verder in dit artikel duidelijk worden.



Dat goed openbaar vervoer steeds reizigers aantrekt, werd ook hier weer eens bewezen! Zoals te verwachten was, was het succes van deze lijn, even groot als dat van de lijn naar Bad Herrenalb, waar het aantal tramritten na de modernisering, inmiddels verdubbeld was, en de vervoerscijfers groeiden nog steeds aan! De bewoners van Ittersbach en Spielberg maakten ook gretig gebruik van de moderne en snelle AVG-tramlijnen die zij bereikten met aanvoerbustlijnen. Het gevolg was dat deze aanvoerbustlijnen ook steeds meer reizigers te vervoeren kregen, en overvol geraakten. In zulke situatie kunnen gezagsdragers reageren in de zin van "Het is goed zo, het kan best zo blijven", maar er kan ook positief gedacht worden, dus in de richting van levensverbetering van de mensen die U aan het bewind gekozen hebben. Wellicht onwaarschijnlijk voor ons, maar deze laatste gedachtengang werd gevolgd, en er kwam een voorstel op tafel om de tramlijn terug te verlengen tot Ittersbach!

Vroeger in dit artikel hebben wij al gezien dat de Landkreis Pforzheim niet pro-tram georiënteerd was; de tramlijn Ittersbach-Pforzheim werd dan ook in 1968 afgeschaft in plaats van aanpassing aan de tijd, en door autobussen vervangen. Nochtans had men vlakbij schitterende voorbeelden van hoe men openbaar vervoer attractief kan maken. Toch bleef men blind daarvoor. Onbegrijpelijk! De verdere uitbouw van de AVG-lijn in de richting van Ittersbach zag er dan ook erg moeilijk te verwezenlijken uit, tot in 1971 in samenhang met gemeentefusies (o.a. Langensteinbach, Spielberg en Ittersbach werden KARLSBAD) deze gemeenten naar Landkreis Karlsruhe werden overgeheveld. Vanaf dat ogenblik ging er een andere wind waaien, en startten de onderhandelingen. Uitgewerkte plannen kwamen op tafel, die bleken reeds in bepaalde laden te hebben klaargelegd. Natuurlijk waren er weer verschillende mogelijkheden om de spoorverbinding tussen Langensteinbach en Ittersbach terug tot stand te brengen.

De mogelijkheid om een normaalspoor aan te leggen op de nog bestaande bedding van de vroegere meterspoorlijn, werd door alle partijen afgewezen om de al eerder aangehaalde redenen, nl. geen bebouwing langs het traject, en halte Spielberg 2 km van de dorpskom verwijderd. De autobusdienst naar Spielberg had met een gewone heropbouw van het oude traject niet kunnen afgeschaft worden. Om kort te zijn, het was dit keer wéér de beste oplossing die weerhouden werd, nl. de bouw van een totaal nieuwe tramlijn tussen Langensteinbach

via Spielberg naar Ittersbach.

Alhoewel het realiseren van deze bijna 9 km lange lijn door dichte bebossing met rotsachtige ondergrond en zeer heuvelachtig reliëf veel duurder was dan de heropbouw van de oude verbinding op bestaande bedding, was dit in het totale verkeersbeleid gezien, en zeker op langere termijn, de meest efficiënte oplossing.

In 1975 kreeg Spielberg voor het eerst, en Ittersbach voor de tweede keer een spoorverbinding met Ettlingen en Karlsruhe.

Deurne, maart 1988.

Bij de foto's op de vorige bladzijde, hoort deze toelichting:

Foto boven: Busenbach, 14 juli 1960: Overstapplaats tussen de vernieuwde lijn van Bad Herrenalb en de oude meterspoorlijn naar Ittersbach. De gelede tramwagen komt uit de richting van Etzenrot en rijdt in de richting van Ettlingen, en verder naar Karlsruhe. De meterspoortram zal achteraan in de bossen verdwijnen, waar de sterke helling van de zgn. berglijn begint. Foto: Edu Bouwman.

Foto middenin: Een meterspoorsamenstelling, bestaande uit motorwagen (2) en stuurstandrijtuig (104) laat zijn reizigers op- en afstappen in het station van Langensteinbach. Dit station bestaat nu nog steeds, maar het werd gemoderniseerd en voorzien van een moderne aanbouw om in comfortabele omstandigheden te kunnen overstappen tussen tram en bus. 19 juli 1959. Foto: Bouwman.

Foto onder: Ook de berglijn is gemoderniseerd: een moderne achtasser komt uit Karlsruhe het station van Langensteinbach binnen. Aanvankelijk was deze gemeente het eindpunt van de lijn. Na de verlenging tot Ittersbach rijden er in de spitsuren nog trams tot Langensteinbach, en zelfs enkele tot Spielberg, waar geen keerlus aanwezig is. Zomer 1975. Foto: J. Dobson.

INHOUD VAN DIT NUMMER:
Onze Kustlijn [XII] Lijnen 21, 7 en 9.
De Albtalbahn: Goed openbaar vervoer.



Foto Achterkaft:

ALBTALBAHN - Een mooi spoorwegbeeld in het station van Ettlingen-Stadt op 18 juli 1959. Links een normaalspoorlok op de industrieaansluiting van een papierfabriek. Daarnaast een oude meterspoortram. In het midden een moderne achtasser uit de richting van Busenbach (volgens de film slechts een rit tot Ettlingen) en uiterst rechts een goederenwagen aan de toenmalige laadkade. Foto: Edu. Bouwman.