

PROV-koerier

2-83



VERENIGINGSBLAD VAN DE vzw.PRO OPENBAAR VERVOER - PROV.

Hoofredactie en verantwoordelijke Uitgever: Roger BASTAENS.

Baggenstraat 6

B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout.

Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09, PROV-Antwerpen.

Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-bank Ossendrecht en Putte,

ten gunste van rekening nr 1405-62648 van PROV - Antwerpen.

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

Foto voorpagina: Mw. 200 [II] op lijn 18, eindpunt Lt Naeyaertplein.

Foto Van Witsen. Opname uit de jaren '50. Bijdrage in Blad.

BIJ ONS TWEEDE NUMMER

Het eerste nummer van ProV-Koerier was nog meer net aan de postdiensten toevertrouwd, of daar kwamen de eerste reacties al in onze brievenbus. Ruim 225 betalingen bereikten ons in één maand tijd, en wij twijfelen er niet aan dat er nog vele zullen volgen. Dat verheugt ons, en is voor ons een échte steun geweest, een aanmoediging en een uiting van waardering, die ons hebben gesterkt in het nieuwe opzet, dat met vele vraagtekens is gestart, en waarbij verdachtmakingen ons niet werden bespaard. Beginnen met een lege kas is niet aantrekkelijk, maar er was geen andere weg. Het vertrouwen sat wij in U hebben gesteld, beste vrienden-lezers, zagen wij bevestigd in de vele brieven, telefoontjes, en prompte betalingen die ons werden bezorgd. Wij zijn U dankbaar voor uw vlotte en ondersteunende reacties die wij hoog naar waarde schatten. Wij nemen ons voor om het U zoveel als in onze bevoegdheid ligt, naar de zin te maken, net zoals wij dat vroeger al hebben gedaan. Iedereen op alle fronten tevreden stellen kunnen wij niet. Wie wel? Dat neemt niet weg dat uw suggesties alle nodige aandacht zullen krijgen, en in de mate van het mogelijke zullen opgevolgd worden. Zijn er problemen, praat er met ons over, maar eerlijk en oprecht. Wij zouden niet graag nog eens vaststellen dat enkele mensen zich afzonderen en negatieve acties gaan ondernemen. Het is toch niet zo moeilijk om met elkaar eerlijk te zijn!

Wij nemen ons voor in de ProV-Koerier ruime aandacht te schenken aan wat de aktualiteit ons brengt, maar zoals U heeft kunnen vaststellen zal in ruime mate aandacht worden geschonken aan het verleden. Dat is immers het vertrek van vandaag, en om alles te kunnen overschouwen lijkt het nodig, vooral voor jonge mensen, aandacht te schenken aan wat voorbij is. Daarom ook zijn wij zeer dankbaar aan de heer Hesselink die ons met vele facetten uit voorbije jaren duidelijk maakt hoe het vroeger ging bij de Spoorwegen. Wij hopen ondertussen dat zijn vaardige pen al een volgende bijdrage voorbereidt. Anderen, en die zijn er, vragen wij hetzelfde te doen. Er is zo veel te vertellen. Onze vrienden Jan Mahieu en Thierry Heylen zorgen voor aktueel spoorwegnieuws, en ook zij mogen weten dat hun werk hoog gewaardeerd wordt door redactie en Lezers! Onze dank gaat verder uit naar de vele abonnés in Wallonië en Nederland, in Frankrijk en Groot-Brittannië, maar ook in Zweden, Denemarken en Egypte, die ons door hun prompte reactie, een flinke steun zijn

geweest. Waar wij echter nog moeilijkheden mee hebben, is berichtgeving omtrent het tram- en busgebeuren in West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Henegouwen en Brussel. Wie spant zich daar voor in?

Dan is er onze tussenkomst in het toezicht tijdens de openingsdagen van het Trammuseum in Edegem. Daar hopen wij op uw talrijke medewerking. Verder in het blad komen wij daarop terug. Wat het blad betreft, is het nog even zoeken naar de juiste vorm, maar de ervaring zal ons zeker helpen. Ook daaraan kan U meehelpen, door toezending van nieuwsjes, en goede, scherpe zwart-wit foto's van gisteren en vandaag. Daar hadden wij graag de vermelding van plaats, datum en eventueel een bijzonderheid bij. Voor de kalender 1984 kunt U eveneens goede zwart-wit foto's toezenden. Hier wordt evenwel een strenge selectie gehouden wat de weergave en scherpte betreft. Vooral foto's van voor 1950 zijn gevraagd. Het onderwerp houden we toch liefst Belgisch, want onze zustervereniging in Nederland, de NVBS, geeft een fijne kalender uit met Nederlandse onderwerpen, zoals dat overigens ook in andere landen het geval is. Wij zijn dus toch ook wel wat aan onszelf verplicht. Uw kalenderfoto's zien wij graag in onze brievenbus vallen, uiterlijk 15 juni 1983. Als dat zou kunnen ??? Onze artikelenreeks over de stadstram in Mechelen is voor vele lezers een verrassing geweest. Wij zijn nog niet aan het einde van deze bijdrage, maar geloof ons, het is een harde dobber, overigens graag gedaan.

De vergaderingen door ons ingericht, worden al van de eerste keer druk bijgewoond, én, ze zijn weer gezellig. Om die gezellig te houden, en attractief, zijn wij afgestapt van de maandelijkse bijeenkomsten, die veelal een karwei gingen lijken. Tijdens de zomermaanden juni, juli en augustus wordt in principe elke activiteit stopgezet, terwijl wij nastreven om gemiddeld om de twee maanden een vergadering te beleggen, en twee manifestaties in het voorjaar, en twee in de herfst na te streven. Daarvan kan echter worden afgeweken indien de noodzaak zich daartoe voordoet. Wij houden U op de hoogte via de ProV-Koerier, maar door de kwartaalsverschijning in 1983 komt dat wel eens benepen uit. Hiervoor onze verontschuldigheden, maar volgend jaar hopen wij om de twee maand te verschijnen en dan bestaan die moeilijkheden niet meer. Voor verdere inlichtingen verwijzen wij U naar onze rubriek VRIENDENKRING.

VIJFTIG JAAR GELEDEN...

PER TREIN DOOR BELGIE.

REPORTAGE DOOR H.G. HESSELINK.

DE VIERDE DAG

voerde ons 's morgens van Brussel-Nd' via Duffel, Lier en Herentals naar Weelde (Staat). Er reden in die dagen twee paar doorgaande treinen Brussel-Weelde v.v. Deze laatste was na de opheffing van de verbinding Eindhoven-Achel-Herentals-Brussel in de plaats gekomen van twee doorgaande treinen v.v. over die reisweg. Om 8u.35 gingen we achter een type 9 uit Brussel weg, en bereikten Weelde om 10u.09; terug om 10u.29 en terug in Herentals om 11u.15. Als we zeggen type 9 in Weelde, moeten we even herinneren aan de in 1932 daar ontplofte 905 van stp. Berchem. Vermoedelijke oorzaak: vloeistofniveau in de magen van het personeel te hoog, en in de ketel te laag! Weelde bestond in die tijd, samen met Baarle-Nassau - grens, uit een lang eilandperron dat door de grens letterlijk in twee delen werd gesneden. Aan weerszijden van de grens lagen de Belgische en Nederlandse dienst- en douanegebouwen. Aankomende treinen stopten aan de grens en kregen, wanneer ze naar het buitenland mochten, d.w.z. naar de andere kant van het perron, nadat de douane klaar was, een sein dat ze over de grens konden!

Van Herentals ging het om 11u.29 verder naar Aarschot, achter een type 14; aankomst 12u.03. We zouden daar dan twee uur moeten wachten, maar om de tijd te vullen reden we door naar Leuven, en vandaar terug via Aarschot naar Hasselt, waar we om 15u.15 / 15u.24 overstapten op de trein naar Maaseik. Hasselt was in die dagen het centrum van o.a. typen 2, 28, 40, 80 (G8) en 81 (G8-1), de beide laatste vooral vanwege het grote kolenvervoer in de streek. Type 40 reed o.m. richting Leuven, Maastricht en Luik, terwijl de typen 2 en 28 vooral in de vlakke Kempen te zien waren; De reis naar Maaseik ging via Bokrijk en Winterslag, wat zeer interessant was vanwege de kolenmijnen. Terug konden wij door overstappen de snellere route via Genk nemen, om dan van Hasselt af om 19u.30 in Landen aan te komen. Juist bij de aankomst daar denderd een type 10 met trein 146 van Keulen naar Brussel door het station. Deze trein had in Borgworm onze halfdoorgaande trein van Herbesthal naar Brussel ingehaald, waarmee we te 20u.55 in Brussel-Nd aankwamen.

DE VIJFDE DAG

begon de reis alweer vroeg: om 6u.44 met de blok, bestaande uit de "modernste" drie-assers naar Kortrijk. De type 64 (P-8) had het er overigens niet zwaar mee, en zo stonden wij om 8u.00 in Kortrijk. Daar was aan de westzijde van het station een verbindingsboog, die het mogelijk maakte, zonder Kortrijk aan te doen, rechtstreeks van Moeskroen naar Roeselare te rijden. Behalve goederentreinen reden er 's zomers twee paar directe treinen Moeskroen - Oostende, een trein Doornik-Oostende, en één trein Parijs - Oostende, (Casino!) , alles v.v. over. Voor ons onvoorstelbaar als we het niet zelf hadden gezien. Deze treinen werden gereden door type 7 uit Oostende en Doornik. Nogmaals : onvoorstelbaar dat in die dagen internationale treinen door Lichtervelde, Torhout en Gistel denderden!

Driemaal per week - we hadden de dag er dus voor uitgezocht - vertrok om 8u.07 een doorgaande trein van Kortrijk over Ieper en Poperinge naar Adinkerke! Het wel zeer bijzondere aan deze trein was, dat hij tussen beide laatstgenoemde stations, een in de eerste oorlog door het Engelse Leger aangelegde lijn bereed. De lijn werd in 1920 voor het verkeer geopend. Het geheel was er wel naar: keten die dienst deden als stations, en de simpelste beveiliging. Voor de 34 km. hadden wij met inbegrip van één stop (kruising in Leizele-Isenberge) wel 51 minuten nodig! In Beveren stond voor de overweg de buurttram van Poperinge naar Veurne te wachten, kostelijk landelijk tramtafereel!

Spoedig na aankomst kwam de zomerse bloktrein uit Antwerpen binnen, getrokken door een type 69 (S-9) uit die stad. Zoals gebruikelijk in die dagen met dat soort treinen, bleef de lokomotief tot de terugkeer 's avonds in Adinkerke staan, en genoot het personeel van een rust. Natuurlijk moesten wij ons even vergapen aan de partikuliere motortram met zijn houten benzinelokomotiefje, naar De Panne, waarmee wij een ritje maakten. Vandaar reden wij per elektrische tram naar Nieuwpoort-Bad, waar wij om 11u.55 achter een type 11 naar Diksmuide vertrokken. Daar ging de reis verder om 12u.38 naar Lichtervelde, en vervolgens via Roeselare naar Ieper, aank. 14u.30. Daarbij werden

wij zeer getroffen door de - na circa 13 jaar - nog steeds duidelijk sporen van de eerste wereldoorlog, onder andere de vele oorlogskerkhoven en de grote emplacements die, met weliswaar opgebroken sporen, duidelijk verrieden wat een drukte er hier eenmaal geheerst had. De Kemmelberg, nu dicht bebost, begon toen juist enige begroeiing te vertonen. Honderden boerderijen moesten nog hersteld worden en veel meer dan tegenwoordig, kon je over het land naar de einder kijken. In Ieper werd het depot bezocht: hier vonden wij het type 11, 41/43 en 71 (G7-1) die het domein beheersten.

Van Ieper ging het om 15u.50 naar Kortrijk, waar we net tijd genoeg hadden om de bloktrein Rijsel - Antwerpen te nemen om 16u.49, en met enkel een stop in Gent, reden wij via Mechelen naar Antwerpen-Centraal. Dat was tenminste weer eens wat snelheid! Deze bloktreinen werden ook door een type 69 van Berchem gereden. Dit type kwam uit Antwerpen ook in Brussel-Noord, en onder andere met de "Etoile du Nord" in Roosendaal. Andere internationale treinen richting Nederland, langs Antwerpen werden veelal door de typen 60 (S10), 61, (S10.1) en 62 (S10.2) vervoerd.

Bij het passeren van Mechelen waren wij steeds gespannen iets van Mechelen-Terneuzen te zien, terwijl we in Kontich-Kazernen altijd uitkeken naar het type dat daar met een pendeltrein tussen Kontich en Boom heen en weer boemelde. Nog steeds is de plaats waar het kopspoor ten noorden van het station lag, te herkennen.

De rit naar Brussel werd dan nog met een bloktrein gemaakt, die ons om 19u.39 afzette in Brussel-Noord, waar we in de restauratie een wat meer geciviliseerde warme maaltijd namen dan anders. Nemen wij voor

DE ZESDE DAG

een zondag, en gaan we het drukke kustverkeer even bekijken. Om een overzichtelijke indruk te geven, eerst enkele getallen: Het was nog in de tijd dat wij ook op zaterdagmorgen, en soms nog een deel van de namiddag werkten, en daardoor soms pas laat in de namiddag, of als forens, of met vrouw en kinderen in één der kusttreinen stapten. Zo kwamen tussen 12.00 en 21u.00 op zaterdag aan: in Oostende-Stad 17, en in Oostende-Kaai 13 treinen, dus dertig treinen in negen uur. Voor wie het niet meer, of "nog niet" weet: Oostende had vroeger twee stations: -Stad en -Kaai. Het Kaaistation was in eerste plaats bedoeld voor treinen in aansluiting op de pakketboten van/naar Dover, al kwamen er ook enkele treinen van meer lokale betekenis in dit station.



BIJ BOVENSTAANDE FOTO'S:

Boven: omstreeks 1932 ontplofte lok 905 van Berchem in Weelde, waar zij de doorgaande trein Eindhoven - Tilburg - Turnhout - Brussel moest overnemen.

Midden: Vertrek van een type 40 in Hasselt, met trein naar Luik, omstreeks 1932.

Onder: Het door het Brits leger in 1918-19 gebouwde station van Leizele-Isenberge, aan de oorlogslijn Poperinge-Adinkerke.

Archief van de auteur.

BIJ ONDERSTAANDE FOTO'S:

Boven: Lok FCV 6947 na aankomst met trein: "Een mooie dag aan zee" uit Antwerpen, te Adinkerke.

Midden: Een stukgeschoten t.11, Nieuwpoort. Bad.

Onder: Lok. 762 FTY vertrekt van Oostende-stad met doorgaande trein naar Parijs. Archief van de auteur.



De treinen van lijn 66 kwamen allen aan in Oostende-stad, en vetrokken ook vandaar. Dit station lag ongeveer daar, waar nu de supermarkt Delgaize gelegen is op het E.Feysplein. Gelet op de tegenwoordige benauwde situatie van Oostende-Kaai, krijgt men haast de indruk dat men spijt heeft het ook ten opzichte van de stad gunstig gelegen station Oostende-Stad, ooit te hebben afgebroken.

Nog een getal: op zondagmorgen kwamen in de zomer te Blankenberge tussen 8 en 14 uur, negentien treinen aan, voor het leeuwendeel doorgaande treinen uit Antwerpen en Brussel, noord en -zuid. Zoals ik al eerder schreef, maakten enkele treinen kop te Blankenberge, en reden dan naar Knokke. De meeste treinen splitsten echter in Brugge in een stuk voor Blankenberge en een stuk voor Knokke. De bekrompenheid van het toenmalige station Brugge, liet niet toe de treinen langer dan enkele minuten te laten stilstaan. Daarom werden de treinen gesplitst en samengesteld in Brugge-St-Pieters, waar enkele rangeer- en opstelsporen waren gelegd, en waar de lokomotieven konden restaureren. De lokomotief die uit het oosten in Brugge aankwam, reed met een stuk van de trein naar Blankenberge of Knokke door, terwijl een type 14 met het achterste gedeelte naar de andere plaats vertrok. Zo kon het gebeuren dat je in Knokke een t.10 op de keerdriehoek zag staan...

Het meest indrukwekkende intussen was wel Gent-St-Pieters op een zondagavond met tussen 16 en 24 uur, 54(!) treinen naar het Oosten, lijnen 50 en 53, vetrekkend of doorrijdend. Dat waren dus ongeveer 7 treinen per uur. De laatste sneltrein aan de kust vertrok nog om 00u.03 naar Gent en Brussel, en dat alles met stoom! Daarbij kwamen natuurlijk nog een aantal treinen in andere richtingen, maar dat had niet zoveel te betekenen. In elk geval konden we ons hart ophalen aan typen 7, 9, 10, 18, 19, 20, 60, 61, 62, 64, 66, 69 en andere. De één walmde en rookte al zwaarder dan de andere, maar iedere machinist deed zijn best om op tijd te rijden.

Op zondagnamiddag leek het lokomotiefdepot van Oostende met zo'n dertig gastlokomotieven wel een Duits depot, want echt Belgische lokomotieven kon je er haast niet terugvinden.

Om al dat heerlijks te aanschouwen, namen we de eerste de beste trein 's morgens naar de kust, om vervolgens tussen Oostende, Brugge, Knokke en Blankenberge, al naargelang we zin hadden, heen en weer te trekken, waarbij we, om snel ter plekke te kunnen zijn, een ritje met de kusttram niet versmaadden.

Als ik me goed herinner, werd de draaibrug over het kanaal naar Brugge in Zeebrugge toen nog bereden door de grote spoorweg én door de Buurtspoorweg, waartoe het spoor drie-railig was uitgevoerd. De terugreis werd graag gemaakt met de non-stop sneltrein Oostende-Kaai v.20u.33, Brussel-Nd a.22u.04, die tot Denderleeuw over het "snelspoor" reed. Na het langzaam rijden over de vertakking trok de type 10 zo geweldig op, dat je het tussenschot van de coupé tegen de rug voelde drukken. De trein bestond uit vier-assig Duits materieel, dat verbouwd was van zijgang tot middengang, en deuren in de kopwanden, waardoor de "conducteur" van rijtuig naar rijtuig kon komen. Ten einde zeker te zijn dat de reizigers zich netjes gedroegen, werd de controle pas in het laatste deel van de rit uitgevoerd.

DE ZEVENDE DAG

bracht ons opnieuw naar Vlaanderen en wel begon de reis met één of andere trein naar Oostende die wel in Gent of Brugge stopte, maar in Brussel Noord geen reizigers voor deze plaatsen opnam. Met ons abonnement was dat geen bezwaar: op de vraag "waarheen?" antwoordden wij eenvoudig "Oostende", en wij konden dan vrij instappen. In Gent namen we een uur tijd, om alle doorgaand en stoppend verkeer te bekijken. Onder andere zagen wij dan de Italië - Oostende expres daar met volle snelheid doorrijden, terwijl een tiental minuten later de Oriënt-expres, ook op weg naar Oostende, daar stopte.

In die jaren experimenteerden de Belgische spoorwegen op diverse plaatsen met motorwagens van allerlei slag. Zo bijvoorbeeld rond Luik, met door een stoommachine "Sentinelle" angedreven rijtuigen, en rond Gent met Maybach-dieselmotorwagens. Elders reden nog andere typen.

Vanuit Gent werd gereden naar Eeklo, naar Lokeren, Sint-Niklaas en zelfs naar Antwerpen-Vlaams-Hoofd, en ook nog naar Tielt. De stoomrijtuigen van Luik kwamen tot in Verviers, Wezet en Esneux. Vanuit Kortrijk reden motorwagens naar Waregem. De Nord-Belge kende in die dagen tussen Namen en Dinant, zelfs tot Givet, het systeem van TL-treinen, Trains-Légers, bestaande uit een 2B2 tenderlokomotief met twee of drie lokaaltreinrijtuigen, die de 22km van Dinant naar Namen, met 9 stops, in 37 minuten aflegden.

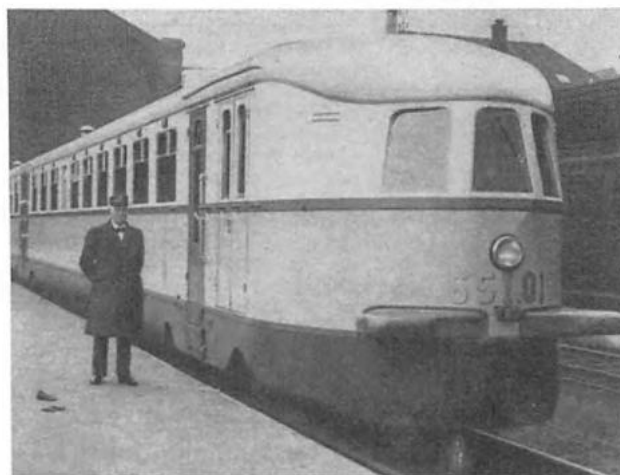
Later zou dit stelsel uitgebreid worden over een groot deel van het Belgische Spoorwegnet, met name daar waar de bevolkingsdichtheid daartoe aanleiding gaf.

Een interessant voorbeeld waren de TL of TT treinen Brussel-Nd - Mechelen, die van Weerde af, een lus reden via Mechelen-

Muizen - Hofstade of omgekeerd. Hofstade was toen als natuurbad in opkomst, en in de zomermaanden leverden deze lichte treinen daar duizenden zonnekloppers af. Ze werden gereden met type 66 (S-6) of 64 (P-8). Soms ook kwam je er een tegen met een lokomotief die pas uit de werkplaats kwam en ingereden moest worden. Ook het type 12 heeft met die treinen zijn debuut gemaakt. De stoom had in die dagen zijn hoogtepunt bereikt.

Met de zo pas genoemde motorwagens werden dus aanvullende, vrij frekwente diensten gereden die overal stopten, en op deze wijze reizigers trokken. Van Gent gingen we met één van de reeks M1-M3 over de dubbelsporige westelijke ringbaan naar Wondelgem, en vandaar verder naar Eelko. Opmerkelijk was het feit dat de treinen op de lijnen 55-Zelzate en 58-Eeklo in die dagen veelal een lus om Gent reden, met enig stationnement in Gent-St-Pieters. Zodoende hoefde de lokomotief niet om te lopen. Aan de noordzijde van Gent, even ten zuiden van Wondelgem, lag een soort kruis met vier verbindingsbogen. Eigenlijk waren het twee driehoeken. De zuidelijke poot van dit kruis leidde naar het Rabot, het goederenstation van Gent, waar regelmatig een paar typen 51 rangeerden. Niet alléén dat, er kwamen met name in de spitsuren ook enkele reizigerstreinen voor aan- en afvoer van arbeiders daar in de buurt. Zo was er een stoptrein van Gent-St-Pieters, v.16u.29, die begon met "om de west" de hele stad rond te rijden, en om 17u.13 aankwam in Merelbeke. De reisduur over de rechte lijn bedroeg echter maar 10'. Jammer genoeg hebben wij aan dat soort zaken in die dagen te weinig aandacht besteed, evenals aan de rangeeractiviteiten aan de zeehaven, waar o.a. type 72 rangeerde.

Foto hieronder: Dieselstel 651.01 dat bij proefritten tussen Brussel en Gent, deze afstand overbrugde in 27 minuten. Dit stel kwam op deze lijn in dienst vanaf 27 mei 1934. Foto verz. Eigen Baan, 17.5.1934.



Maar we zijn afgedwaald: Om 11u.28 kwamen wij in Eeklo aan, dat toen nog een stoomdepot (type 41/43) had. Na enkele minuten reden we mee terug (verbazing van de conducteur, die het met de statistiek niet helemaal zag zitten) naar Wondelgem, vanwaar we over de voormalige G-T - lijn naar Zelzate reisden, toen nog een knooppunt van lijnen. Hier stond een trein van de MT gereed, ik geloof met een lok type 15, die ons naar Terneuzen bracht, aank. 13u.54.

In Zelzate noch elders was intussen ook maar iets van de vroegere GT-lokomotieven te vinden, uitgezonderd vier grote C-loks. Zie hierover mijn boek over MT en GT.

In Terneuzen hadden we tien minuten de tijd alvorens naar Sint-Niklaas te vertrekken, waar we om 14u.50 aankwamen. Nota: In die tijd ging de Hollandse klok nog 20' voor bij die van België. In St-Niklaas werden op het rangeerstation Oost en in het depot de nodige foto's gemaakt, waarna wij om 16u.37 non-stop naar Lokeren afreisden, vanwaar we via Moerbeke (station in de gaffel van twee lijnen) weer in Zelzate kwamen. Deze rit was bedoeld om het nieuwe, niet zo geweldige rangeerterrein Heide, aan de oostzijde van het kanaal, en de nog maar enkele jaren oude dubbele klapbrug over dat kanaal, te kunnen aanschouwen. De reis ging nu over Assenede en Boekhoute naar Eeklo om vandaar via Maldegem, (aansluiting stoomtram naar Breskens) Brugge te bereiken.

Daar kwamen we aan om 20u.00. Alles in dat gebied is nu helaas lang vergane glorie! Dan volgde nog een snelle rit van Brugge naar Brussel-Zuid, aankomst 22u.09.

Foto hieronder: 6° dag: FBM 6117 met zomertrein naar Oostende in Brugge-St-Pieters. Foto auteur.

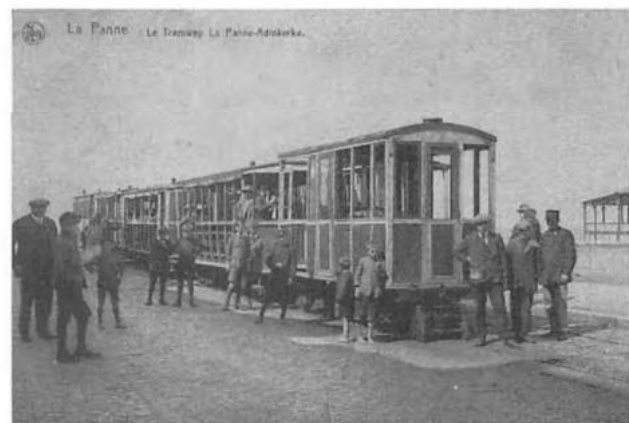
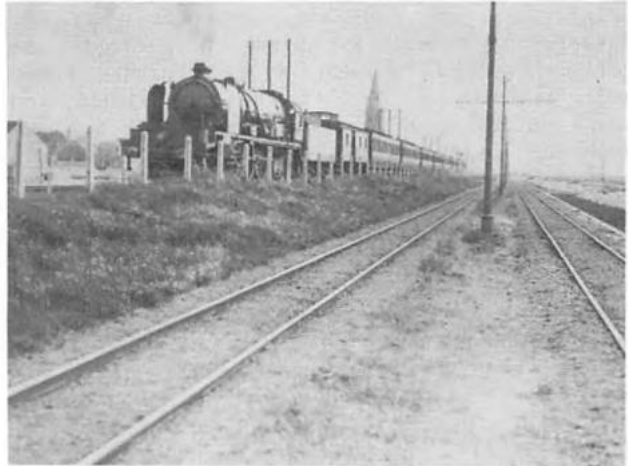


FOTO'S HIERONDER:

FBN(?) 1002 nabij Heist, op weg naar Knokke, te zien bij de 6° dag. Archief v.d.auteur.

Midden: De kusttram in vervlogen dagen in Duinbergen. Verzameling v.d.auteur.

Onder: Met motortrammatje Adèle of Laura, dat de verbinding Adinkerke - De Panne onderhield. Onofficieel type Kleerkast op wielen... Verzameling van de auteur.



VIJFENTWINTIG JAAR GELEDEN VERDWEEN

TRAMLIJN 18

TE ANTWERPEN.....

Er wordt wel eens beweerd, dat er in de twintiger jaren weinig gebeurde bij de Antwerpse tram. Zachtjes uitgedrukt is dat snoeverij. Eén van de dingen die zeker wel gebeurd zijn, is het ontstaan van tramlijn 18 op 1 augustus 1926. Het systeem van de lijnkleuren was op dat ogenblik al verlaten, denken we maar aan de lijnen 15, 16 en 17. Waar voordien een tramlijn met een bepaalde herkenningsskleur werd bedacht, en waarbij de linkerkant van het koersbord een baziskleur werd toegekend, en de rechterkant dezelfde kleur indien de tramlijn binnen de omheining van de fortengordel bleef, maar deze rechterhelft wit werd als de tram buiten de stadswallen kwam, had afgedaan. Had men dat nog toegepast, dan zou lijn 18 blauw-wit geweest zijn, maar omdat het aantal tramlijnen te groot werd, ging men over tot kleurenkombinaties, en zo kreeg lijn 18 als lijnkleuren blauw en rood. Lijn 4, die van oudsher Hoboken met het Groenplein verbindt, zou samen met lijn 3 de relatie Groenplein-Zuidstation gaan versterken. Daardoor ontstond een te zwakke verbinding Groenplein - Brederodestr. en zou lijn 18 de oude reisweg van lijn 4 gaan bedienen, tussen het Groenplein en de stadsgrens met Hoboken, nl. het Kiel. Tegelijkertijd zou de nieuwe lijn fungeren als versterkingslijn van lijn 4, die vroeger nog als de korte of blauwe 4, de verbinding had gereden die nu door de 18 ging bediend worden, KIEL - 18 - GROENPLEIN.

Op de genoemde 1 aug. 1926 kwam het allemaal in dienst. Na twee maand echter, komt er al verandering, en tussen 1926 en 1931 zou het wel en wee van lijn 18 nauw verbonden zijn aan dat van lijn 8. Wat zien we? Op 1 oktober 1926 wordt lijn 18 weer opgeheven en komt lijn 8 in de plaats, door trajectverlenging van het Groenplein naar het Kiel. Aan de andere kant wordt lijn 8 verlengd van de Gitschotel naar het Boeckenbergpark, op de hoek van de Cruyslei en de Boeckenberglei. Bij haar ontstaan had lijn 8 de lijnkleuren rood-rood gekregen. Toen de lijn verlengd werd naar de Gitschotel werd dat wit-rood, en dat in afwijking van de traditie die hier rood-wit had vereist. Beide borden hadden toen nog het smalle cijfer 8. Bij het ontstaan van de vette lijncijfers, werd de traditie

recht aangedaan, en werden de lijnkleuren rood - wit. Bij het verlengen van lijn 8 van het Boeckenbergpark naar het Kiel, werden de lijnkleuren rood-blauw, zijnde de gelijke kleuren van de opgeslorpte lijn 18 in omgekeerde orde, en dus met behoud van de baziskleur van lijn 8, rood op de linkerkant. Precies een jaar later, op 1 okt. 1927, wordt lijn 18 terug in dienst gesteld op het oude traject Kiel - Groenplein, maar lijn 8 blijft haar traject berijden. Lijn 18 blijft bestaan met blauw-rood, terwijl lijn 8 nu ook blauw-rood gaat worden, maar in de kleurenverdeling

blauw	8	blauw
rood		rood.

Na de wereldtentoonstelling van 1930, wordt de 8 op Nieuwjaar 1931 verlengd naar het Eksterlaar, waarheen op 1 juli 1929 al lijn 11 verlengd was, samen met lijn 28. Op Oudejaarsavond 1930 reed lijn 28 voor het laatst. Op Nieuwjaar 1931 gaat lijn 8 met nieuwe kleuren rijden, blauw-rood, identiek aan lijn 18. Haar reisweg wordt dan echter: Eksterlaar - Groenplein, terwijl dezelfde dag een doorstreepte 8 ontstaat, met dezelfde lijnkleuren, tussen de Groenenhoek en het Groenplein, een verbinding die overigens ook bestond toen lijn 8 reed tussen het Boeckenbergpark en Grens-Kiel, van 1 okt. 1927 tot 31 dec. 1930. In de periode 1926 - 1930 reed lijn 18 meestal met de rijtuigen 464 - 522, wat door een aantal foto's geïllustreerd wordt. Tot hiertoe was het bestaan van lijn 18 sterk verweven met dat van lijn 8, zoals dat overigens ook het geval was met lijn 8 en 28. Daar komt echter verandering in op 20 sept. 1931. Lijn 18, alhoewel al een zelfstandige lijn, gaat dan rijden tussen het Kiel en het Ooststation, via Marnixplein, Groenplein, Meir, Centraalstation, Pelikaansstraat, Van den Nestlei en Plantijn en Moretuslei. Tussen het Centraalstation en het Ooststation slorpt ze de gele lijn 19 op, die gans van het toneel verdwijnt. De nieuwe lijn kent een belangrijk succes, en wordt nu meestal bediend door rijtuigen tussen de reeks 301 en 375. Tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog zal hierin dan ook geen verandering meer komen.

Op 17 mei 1940 rijden alle rijtuigen binnen, en zijn alle diensten geschorst. Wanneer enkele dagen later terug wordt uitgereden, is de 18 er niet meer bij. Door het feit dat vele trambedienden onder de wapens zijn, en vele anderen zijn gevlucht, kon slechts met mondjesmaat worden overgegaan tot de bediening van het net, waardoor maandenlang voorlopige diensten gereden worden. Op die manier wordt het traject Centraalstation - Ooststation van 25 mei '40 tot en met 21 sept. '40 door lijn 12 bediend!



Mw 242 in dienst op lijn 18, aan de halte van de Leysstraat, op weg naar het Ooststation omstreeks zomer 1938. Foto MIVA-archief.

Op 2 sept. 1940 echter komt lijn 18 terug, en ze gaat nu de verbinding onderhouden tussen het Ooststation, Plantijn en Moretuslei, Pelikaansstraat, CS, De Keyserlei, Viktoriepl., nu Rooseveltplein, Italiëlei, St-Jansplein, Damstation, Lge Lobroekstr., Schijnpoort. Om deze route te kunnen rijden was het noodzakelijk geweest het vroegere kopeindpunt op het Damplein van lijn 12, te verbinden met de NMVB-sporen op het viadukt-Dam. De nieuwe lijn 18 behoudt de lijnkeuren blauw-rood. Lijn 18 werd nu een echte stationslijn, al was het Damstation van weinig belang voor de tramreizigers. Lijn 18 had echt bestaansrecht, alhoewel het geen sterke lijn was na 1940. De frekwentie lag om de 10-12 minuten.

Op 27 mei 1944 wordt de Damwijk bestookt door geallieerde bommenwerpers, en sneuvelt mw. 357 op het Damplein, precies op het vroegere eindpunt van lijn 12. Van de tram bleef alleen het onderstel over met de middenvoorbalconplaat waarop het rijtuignummer 357 als bewijs achterbleef. De spoorwegbrug van het viadukt was getroffen en onberijdbaar geworden. Er werd een pendeldienst ingericht tussen Damplein en de Schijnpoortweg waar kon overgestapt worden op de lijnen

3 en 12. Aan de andere kant reed de tram tussen het Ooststation en het Viadukt-Dam, juist achter de bocht van de Lange Dijkstraat. Via het overloopwissel reed het rijtuig in de Ellermanstraat op de NMVB-sporen, en vertrok terug naar CS-Ooststation. De terugweg geschiedde via Viktorieplein (dat kort nadien Rooseveltplein werd), Gemeentestr.-Astridplein - Pelikaansstr en verder normaal. Deze terugrit bestond overigens al vanaf 2 sept. 1940. Op dit lijngedeelte luidde het koersbord toen: OOSTSTATION 18 VIADUCT DAM. De buurttrams van de lijnen 61, 61b, 63 en 65, die normaal de route langs het Damstation reden, konden ook geen gebruik maken van de brug, en werden omgelegd langs de Noorderlaan, Noorderplaats, Ellermanstr. en verder normaal. Daardoor werd het rangeren van lijn 18 een hinder, en achtte men het nuttig de lijn tijdelijk af te buigen naar de Noorderpl. waar ze eindpunt nam samen met lijn 1 en 50. Dat gebeurde omstreeks okt.-nov. 1944. Op het koersbord werd Viaduct-Dam vervangen door NOORDERPL. Deze toestand bleef duren tot 21 juli 1945. Toen was de brug hersteld, en m.i.v. 22 juli '45 werd het ganse traject terug bereden. Stilaan ook begon het treinverkeer met Nederland zich te normaliseren, en in die tijd was het Ooststation van belang wegens de verbinding Amsterdam-Parijs en Amsterdam-Zürich. Voor de reizigers was dat meer een ergernis dan een zegen. Deze treinen reden toen als D-trein, waarop een toeslag diende betaald. Juist deze toeslag was aanleiding voor de reizigers om het stationspersoneel te bedenken met liefelijkheden als "Afzetters", "Dieven", "Stroppers" en meer van die dingen. Tramlijn 18 stond daar buiten: zij zorgde voor het aan- en afvoeren van de reizigers van en naar het centrum. Kon het gebeuren dat de aansluiting spaak liep, dan begon de getergde belastingbetaler het stationspersoneel de huid vol te schelden, en kregen deze mensen-die-er-ook-niets-aan-doen-konden, de schuld van alles en nog wat. De laatste lijn 18 was niet bepaald een hoogvlieger te noemen, maar tijdens de oorlog zorgde zij toch voor een goed vervoer, al was juist die oorlog er de oorzaak van dat de lijn eigenlijk te kort was gedaan in haar functie van stationslijn. Al van kort na 1940 kwam derderangsmaterieel de lijn bedienen. In 1944 en later waren vaste verschijningen op de lijn, mw: 164, 165, 167, 177, 179, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 206, 208, 209, 214, 220 en 221. Overigens waren enkele rijtuigen uit de reeks 301-375, die nog niet omgebouwd waren, wel eens op het appèl. Kwam er een rijtuig van lijn 12 op lijn 18, dan was dat vaak slechts voor één dag, en dat viel op !

Op het kopbord heette het oostelijk eindpunt OOSTSTATION, maar de tram reed nog een halte verder, nl. via de Wilrijkstraat, en de Sterlingerstraat naar het Sterlingerplein, dat later werd omgedoopt in Luitenant Naeyaertplein. Het volk noemde dat plein toen, en ook nu nog, de Varkensmarkt ! In de Wilrijkstraat lag enkelspoor, dat na de bocht in de Sterlingerstraat terug dubbel werd tot op de Varkensmarkt, waar het uitliep in enkelspoor, en eindigde als kopeindpunt ter hoogte van de spoorwegbrug. Aan de andere kant van deze brug lagen de NMVB-sporen, maar er is nooit een verbinding tussen beide netten geweest op deze plaats. Op een herfstavond zag ik eens een tram met paarse lichten en bijwagen over de Plantijn en Moretuslei rijden, richting Ooststation. Dat intigerde mij dermate dat ik eens een kijkje ging nemen, naar wat er aan de hand was, en jawel, de ijverige trambestuurder van lijn 18, had mw. 200 te ver laten uitbollen, en die was onder de rijdraad uitgereden, en daar stond hij nu, in volle onmacht vlakbij de spoorbrug.



Mw.312 op lijn 18, aan het eindpunt Eendrachtstr.-Schijnpoot, omstreeks 1945.Arch.MIVA.

De tram van lijn 24 (424?) was rond zijn bijwagen gereden, en duwde dan die bijwagen tot tegen de 200, om hem dan weer op "het goede spoor" te brengen.

Van op de trappen van het toenmalige Ooststation kon men heerlijk het waggelende rijtuig van lijn 18 zien aankomen, wat onvermijdelijk de gedachte opriep van de "melodieuse tramlijn" die U rustig en met zacht ronkende motor in "vervoering" bracht, want zacht waggelend van rechts naar links zweefden de rijtuigen over de sporen... Vlak na de oorlog deed het wel erg luguber aan, als hij kwam aanbollen. Straatverlichting was er nog niet, en

de verduistering bleef nog maanden lang gehandhaafd. Flauwe lampen verlichtten de koersborden, en de koplamp was met een zwarte schijf verduisterd. In die schijf stond het lijnnummer geperforeerd. In het rijtuig waren de balkons onverlicht. Van het middengedeelte waren de ruiten groen beschilderd, met kleine ronde kijkgaten. Door die groene beschildering kon in het rijtuig een flauwe verlichting gehandhaafd blijven.



De Plantijn en Moretuslei omstreeks 1955, op de plaats waar nu de Bank Van Breda gevestigd is. Mw 167.18 op weg naar het Ooststation. Foto: Van Witsen.

Op een schone dag vonden wij eens een blik konservern. Er zat geen etiket op. Goed wetend dat wij daar thuis niet mee moesten aankomen, was het lot gauw geworpen. Wij wilden weten wat er in was, en de 18 zou het openrijden. We legden het in de lengte op het spoor, en zetten ons enkele meter van het spoor, in de duisternis, met zijn vier op een rijtje naast elkaar. De blikopener (208) kwam aandokkeren, de neus in de hoogte. De spanning steeg ten top, en voor we het beseften, kenden we de inhoud. De tram kreeg een schokje, en alle vier zaten we onder een brei spinazie, die over onze gezichten spatte.

Onze klederen waren gelukkig niet bevuild, zodat wij thuis geen rekenschap moesten geven. Nadien hebben wij een blikje altijd met een gewone blikopener behandeld, maar we hebben er een hekel aan spinazie uit blik aan overgehouden, vanwege de reuk...

In de jaren vijftig leed lijn 18 een kwijnend bestaan, en toen men in 1954 aan nieuwe bussen dacht, hield dat meer in dan verbussing van de lijnen 13, 9 en 23. Toen volgden lijnen 5 en 17. De 18, alhoewel bedreigd,

hield nog even stand. De tekenen van verval begonnen zich te laten zien. Met ingang van 1 juni 1957 wordt het duidelijk dat er wat te gebeuren staat. De lijn wordt aan beide termini door busdiensten verlengd, die aansluiting geven op aankomende rijtuigen om de reizigers verder te brengen. Hiertoe gebruikt men de uit 1947 stammende Studebaker-busjes 52 - 54, die na de komst van de reeks Guy 55 - 61, op lijn 34, nog maar weinig gebruikt werden. Zij boden 9 zit- en 9 staanplaatsen, wat niet wegnam dat wij er met een laatste rit op lijn 34, eens in slaagden met 38 reizigers van Berchemstation naar het Zuidstation te rijden... Aan beide eindpunten van lijn 18 werd zo een "ding" ingezet, en dat volstond wel de eerste dagen. Reizigers noemden ze al heel gauw Jumbo en Pinocchio, wat prettiger leek dan er mee te rijden. Aan de Schijnpoort vertrok de bus aan het trameindpunt, om via de Schijnpoortweg en de Bisschoppenhoflaan naar het Bisschoppenhof te rijden. Aan het Ooststation vertrok de andere bus, die langs de Wilrijkstr., het Lt-Naeyaertplein en de Buurtspoorweglei, die toen nog heel smal was, naar de Stenenbrug te rijden. Verder langs de Joe Englishstr., de Dokter Van de Perrelei en de Arthur Matthijslei te rijden, waar het eindpunt gelegen was op het pleintje aan het einde van de Te Boelaerlei, bij het gelijknamige park. De volgende dag wordt tramlijn 18 ingekort tot aan het Ooststation, waar hij terugkeert op het wissel in de Wilrijkstr. Daardoor vervalt het oude eindpunt, dat nu echter door de busdienst bediend wordt.



Mw.193 aan het Ooststation, op 20 dec.1957. De bestuurder heeft duidelijk even tegen het muurtje gestaan. Foto: J. Bazin.

Hiernaast: Ontmoeting aan het Ooststation tussen mw.214.18 en ab.7.18. Najaar 1957. Foto: Miva, verz. Eigen Baan - Antwerpen.

Zo goed en zo kwaad als dat ging, nam Pinocchio de aansluiting van en naar de tram waar, maar als dat materieel mogelijk was, werd ook toen al beroep gedaan op grotere bussen. Deze toestand bleef duren tot op zaterdag 23 mei 1958. Toen de laatste trein van die dag naar Parijs vertrokken was, vertrok mw.167 als laatste tram 18 naar de Schijnpoort, met één kopbord. Dat wat voorop stond. Hetgeen voorop stond bij de rit naar het Ooststation is er nog gebleven tot in 1960 het gebouw gesloopt werd, en er een bulldozer overheen reed...

Ondertussen is die schade ook hersteld, en tot op heden is deze authentieke herinnering aan tramlijn 18 in Borgerhout gebleven. Op Pinksterzondag, 24 mei 1958, zag de tram zich door bussen vervangen, die nu echter als twee buslijnen, 18 en 19, ten dienste van het morrende publiek stonden, want in die tijd was een rechtstreeks briefje slechts geldig tot aan het Centraalstation. Voor verder - het materieel bediende de twee lijnen - moest een overstap worden genomen.

Tramlijn 18 heeft haar sporen in Antwerpen wel verdiend. Ze was wat tramliefebbers een "echte" tramlijn noemden, behoorlijk lang, met een gerechtvaardigde reisweg met enkel- en dubbelspoor, vele en scherpe bochten. Die van de Lange Lobroekstraat naar de Lange Slachterijstraat en dan direkt weer in de Korte Lobroekstraat was een heerlijke belevenis als een tram daar krijsend en piepend doorheen kroop. Ook de oprit van het Viadukt-Dam was een belevenis. Sommige rijtuigen konden door een gewone voetganger gevolgd worden... Na 25 jaar zijn er in de Lge Lobroekstraat nog enkele stukken spoor te zien van deze markante Antwerpse tramlijn.

Roger Bastaens.
Antwerpen, 27 maart 1983.



DE STADSTRAM VAN MECHELEN - 1913 - 1953.

EEN GESCHIEDENIS VAN VEERTIG JAAR STADSVVERVOER IN DE DIJLESTAD..

ROGER BASTAENS.

Zoals wij vorige maal reeds zagen, speelde het Mechelse tramgebeuren in de beginjaren zich grootendeels af op enkelspoor. In de tweede helft van de jaren twintig, kwam daar echter verandering in. Reeds in 1923 werd de aanleg van een wisselplaats ter hoogte van het Katelijnekerkhof goedgekeurd, evenals de spoorverdubbeling tussen de Grote Markt en het St-Romboutskerkhof. ongeveer gelijktijdig werden de wisselplaatsen aangelegd op het Katelijnekerkhof en op de Bruul, tussen de Jesuïetenkerk en de Botermarkt. De spoorverdubbeling voor lijn 1 tussen de Grote Markt en het St-Romboutskerkhof is enkele jaren later pas uitgevoerd, terwijl de eerste twee er in 1924 gekomen zijn. In 1925 echter werd de uitvoering van spoorverdubbeling goedgekeurd tussen de Vijfhoek en het station. Tussen de Vijfhoek en het Egmontplein werden de spoorverdubbelingen heel vlug uitgevoerd (omstreeks 1926?). Toen wat later de sporen dubbel waren gelegd tussen het station en de Botermarkt, bleef de doorrit op de Fonteynebrug nog een tijdje op enkelspoor. Die zou wat later volgen, maar er dienden eerst versterkingswerken aan het brugdek te worden uitgevoerd. Schrijven over de spoorverdubbeling van het Mechelse net is bijzonder ingewikkeld, omdat wij tot op heden geen uitvoeringstermijnen hebben teruggevonden. Moesten wij daarin lukken, dan komen wij daar graag op terug, maar ondertussen moeten algemeenheden volstaan. In de jaarverslagen tussen 1926 en 1930 vinden wij wel goedkeuringen met betrekking tot deze verdubbelingen, zonder dat echter verder wordt ingegaan op plaatsomschrijving. Na 1926 volgen dan: Grote Markt - St-Romboutskerkhof (1929) en Grote Markt - Befferstraat, (1929) Befferstraat - Keizerstraat naar de bestaande wisselplaats aan het station van de Nekkerspoel, en later verder naar de Pasbrug. Naar alle waarschijnlijkheid was de eerste verdubbeling na 1926, deze tussen het station en de Vijfhoek. Na uitvoering van deze werken, bleef nog te doen, het stuk tussen de Katelijnepoort en de Racing, de huidige Maurits Sabbestraat. Alle verdubbelingen waren tussen 1930 en 1932 voltooid, behalve de M. Sabbestraat.

RECHTZETTING: Wij eindigden onze vorige bijdrage met de vermelding dat er in 1925 in elk geval geen dubbelsporig eindpunt meer was aan het station. Het is wellicht

beter dat te herroepen, want in situatieplannen van de NMVB-1923 en 1924, lag die verdubbeling er wél, en aangezien er tussen 1919 en 1924 op zaterdag (marktdag) met bijwagens werd gereden, lijkt dat toch op een omloopmogelijkheid te duiden.

Tussen het eindpunt van de stadstram en die van de stoomtram aan het station, bestond er toen geen verbinding. Die kwam er pas omstreeks 1932, toen de stoomlijnen onder draad werden gebracht. Bij die gelegenheid werden de sporen doorgetrokken tot bijna tegen de Leuvense Vaart, maar daar komen wij verder op terug.

In de eerste helft van de jaren '20, reed lijn 1 bij het station over een wisselspoor, dat bij het inbuigen van de Hendrik Conciencestraat enkel werd en bleef tot bij de Botermarkt, waar dus in 1924 een "pastoorshoed" lag. Dan bleef het spoor weer enkel tot het Katelijnekerkhof, waar weer gewisseld kon worden, en dan verder enkel tot en met het eindpunt aan de Racing.

Lijn 2 was identiek aan lijn 1 tot op de Grote Markt, en dan verder enkel tot aan het station Nekkerspoel, wisselplaats, en dan verder enkel tot de Pasbrug. Wij weten niet of er nog een wisselplaats was tussen Nekkerspoel en Pasbrug, in die tijd.

DE DIENSTEN.

Al heel vroeg waren de diensten op de lijnen 1 en 2 ineen gevlochten, wat tot omstreeks 1930 heeft bestaan.

Als een tram van lijn 2 van het station op de Grote Markt was aangekomen, vertrok lijn 1 van de Grote Markt naar het station. In de Egmontstraat ontmoette onze 1 een andere 1 die naar de Grote Markt reed. Even voordien was die als lijn 2 aangekomen bij het station, waar hij van lijn veranderde, en 1 werd. Onze 1 nu, die naar het station op weg is, zal bij aankomst aldaar, zijn koersbord veranderen in 2, en naar de Pasbrug rijden. In de Egmontstraat ontmoet hij een andere 2 die op weg is naar het station, om daar 1 te gaan worden, terwijl wij op de Bruul weer een 1 tegenkomen. Er waren aldus vijf rijtuigen i.p.v. zes anders.

Nadat men sporadisch spoorverdubbelingen had uitgevoerd, en de voordelen daarvan had ervaren, begon men in 1928 op grote schaal het dubbelspoor uit te breiden, waar dat mogelijk was. Nadat alle verdubbelingen waren uitgevoerd bleef nog enkel: in de "smalle" Bruul, tussen de Botermarkt en de Grote Markt; in de Katelijnestraat tussen het St-Romboutskerkhof en het Katelijne kerkhof. Het spoor is de Maurits Sabbestraat is pas tijdens- of na de bezetting verdubbeld.

Lijn 2 bleef enkel - uiteraard - tussen de Botermarkt en de Grote Markt. De spoorbocht van de Grote Markt naar de Bafferstraat bleef eveneens enkel, eerst met wissels, die echter later werden weggenomen en vervangen door strengelspoor, zodat de hinderende wissels geen tijdsverspilling meer te zien gaven.

HET MATERIEEL:

Omdat men verwachtte, binnen het tijdsbestek van enkele jaren, de buitenlijnen te elektrificeren, en men bij de NMVB plannen ontwierp tot aanleg van een derde stadslijn, lag het in de lijn van de logica, uitbreiding te geven aan het materieelsbestand. Nochtans weten wij niet of deze redenering aanleiding is geweest tot de materieelsuitbreiding die begon in december 1929. Toen kwamen inderdaad de motorwagens 9559, 9575 en 9589 uit Leuven het Mechelse stadsbeeld opfrissen door hun ivoorkleurige verschijning. Dat werkte blijkbaar inspirerend, want in 1930 werden de Mechelse rijtuigen 9489-9498 gelijkaardig omgeschilderd. Bij deze gelegenheid ontstonden de lijnkleuren op de stadslijnen van de Dijlestad, en werd lijn 1 rood en rood, terwijl lijn 2 groen - groen werd toegekend. Op beide lijnen kwam toen een wit lijncirkelveld met zwart lijncijfer, naar voorbeelden elders in het land. Omstreeks 1930 - 1931, zeker in 1932, werden de koersborden eentalig Nederlands; toen zagen ze er zo uit:



In oktober 1930 kwamen de bijwagens 8858, 8861, 8863, 8864 en 8865 van Leuven naar Mechelen. Ze werden gebouwd bij Droeshout en Windels bij bestelling van 12 okt. 1910, en afgeleverd in 1911-12. De reeks was genummerd 8831-8866. Van deze uit Leuven komende bijwagens, waren de 8858, 8861 en de 8864 bij hun aflevering bestemd voor Brussel-Haacht, waarna zij blijkbaar in Leuven terecht kwamen. De bijwagens 8863 en 8865 waren bij de aflevering voor Leuven voorzien. De 8861 is in 1936 overgebracht naar de grotten van Han, waar hij nog te zien is. De overigen zijn gesloopt in 1952. Deze rijtuigen waren allemaal open bijwagens, waarvan men er in Mechelen al had. Gelukkig zal men er wel niet mee geweest zijn. Als gevolg van de talrijke klachten van de reizigers, die er genoeg van hadden van 1913 tot 1930 in open bijwagens te worden vervoerd bij nacht en ontij, evengoed in de barste winterdagen als in voorjaarsstormen, kwamen eindelijk vanuit de groep Brussel, de volgende gesloten bijwagens naar Mechelen, in augustus en september 1931: 1826, 1834, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843, 1844 en 1846. In 1903 gebouwd hadden ze er al een hele tijd opzitten, maar ze werden na hun stoomtram periode wel gemoderniseerd, waarbij ze kleine, gesloten balkons hadden gekregen met vouwdeuren, smalle kasten, twee afdelingen en langsbanken. Op te merken is dat de 1846 grotere balkons had gekregen dan de anderen. Deze tien bijwagens zouden dienst nemen op de stadslijnen en op de in 1931 te elektrificeren lijn T naar Rijenam. In mei 1932 kregen de mw. 9490 en 9493 sterkere en vlotte motoren om in eerste instantie op lijn T te gaan rijden. In januari 1933 werd de 9494 gelijkaardig omgebouwd. Omstreeks die tijd komen ook nog uit Leuven: mw. 9594, 9595 en 9597. In december 1932 komen uit Brussel-Elloostraat de bijwagens 1703, 1705, 1759, 1760, 1761, 1762 en 1763 (Sächsische-1901) het Mechelse bijwagenpark voltooien. Zij waren van hetzelfde type als de 1826, maar breder. Omstreeks april 1934 worden zij van kopdeuren voorzien voor het controlepersoneel. Gebleken was in 1933 dat de mw. 9490, 9393 en 9494, ondanks hun sterkere motoren, toch te licht waren voor de dienst op buitenlijnen, en in mei van dat jaar werden zij vervangen door de van Rumst afgestane Seneffe-rijtuigen 9697, 9701, 9703 en 9704.

UITBREIDINGEN.

Ondertussen was men op andere fronten actief gebleven. Overal in het land werd hard gewerkt aan de elektrifikatie van stoomtramlijnen. De lijn Mechelen (Pasbrug)-Rijenam werd vanaf 2 aug. 1931 elektrisch

uitgebaat, en bediend met de hogergenoemde rijtuigen van het stadsnet. Met hun sterkere en vlugge motoren probeerden de 9490, 9493 en 9494 het dienstbetoon op een hoger peil te brengen, maar dat lukte niet. In mei 1933 werden zij dan vervangen door de genoemde Seneffe-rijtuigen, met wie de dienst naar behoren verliep. De stadsrijtuigen verhuisden terug naar het stadsnet. Lijn T reed toen met een rood-rood koersbord.

MECHELEN T BONHEIDEN
PASBRUG RYMENAM en later:

MECHELEN T BONHEIDEN
PASBRUG RIJMENAM

OPMERKING:

Destijds publiceerden wij in TRAMPOST, nr 76-79 van 1975, een gelijkaardig koersbord dat echter nooit bestaan heeft, nl. met lijnletter R. Dat was een echte fout, die toen niet is rechtgezet. Deze fout is ondertussen overgenomen geweest door het tijdschrift BRABANT, van de Toeristische Federatie van de Provincie Brabant, en later door A. ver Elst in zijn boek: De trams van Haacht, Leuven en Mechelen, uitgegeven door de Europese Bibliotheek in Zaltbommel (blz. 115). Met onze verontschuldiging voor de toen gemaakte fout, die hier nu wordt rechtgezet.

Het is steeds de bedoeling van de NMVB geweest, om lijn T te verlengen naar Tremelo, vandaar het koersbord T. Door het uitbreken van W.O.II en de daarmee gepaard gaande opbreken van vele tramlijnen, o.a. naar Tremelo, is die verlenging er echter nooit gekomen. Na de oorlog heraangelegd, deels over een nieuw traject, bleef Tremelo altijd bediend met diesel-spoorauto's. Later is lijn T opgeslorpt geworden door lijn BRUSSEL - M - MECHELEN, toen aan het begin van de jaren '50, lijn Brussel H Haacht en lijn Mechelen T Keerbergen met elkaar verbonden werden. Omdat het niet de bedoeling is het wel en wee van de buitenlijnen in deze bijdrage te behandelen, weze nog vermeld, vooruitlopend op de tijd, dat de laatste elektrifikatie van NMVB-Antwerpen, voor het uitbreken van W.O.II is geweest, de sectie Rijmenam - Keerbergen van de lijn Mechelen-Tremelo-Baal-Aarschot. Dat gebeurde op 5 juni 1938, bij welke gelegenheid het koersbord paars werd met zwarte tekst:

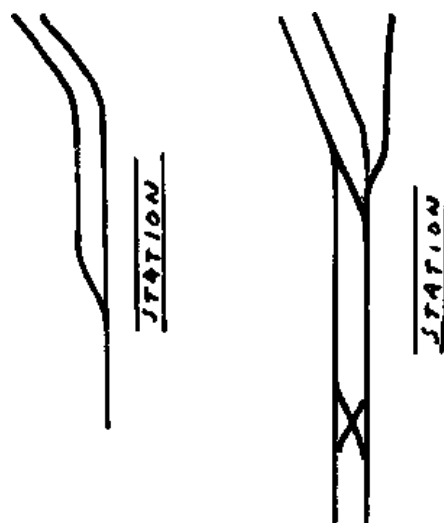
MECHELEN RIJMENAM
BONHEIDEN T KEERBERGEN

Op 31 juli 1932 kwam Mechelen-H-Heist onder draad, met gele koersborden, en ten slotte volgde op 2 oktober 1932 de lijn RUMST - R - MECHELEN.

Uit het jaarverslag NMVB-1932 citeren wij op blz.3: "Op 6 maart 1932 werden op de baanvakken Antwerpen-Boom en Rumst-Aartselaar, de stoomtreinen vervangen door elektrische rijtuigen. Op 9 apr.1932 werd een bijgevoegde aanvullende dienst ingericht tussen Mechelen en Walem, tot wanneer op 2 oktober 1932 de nieuwe overgangsbrug te Walem in dienst werd genomen, en er eveneens regelmatige elektrische diensten verzekerd zijn tussen Mechelen en Rumst, met aansluitingen voor Boom-Antwerpen en Reet-Aartselaar". Einde citaat.

Op de lijn Mechelen - Rumst werd eveneens met Seneffe-rijtuigen gereden. Het koersbord in die tijd was geel-geel, en de lijnaanduiding was een zwarte R op witte achtergrond. In principe was de R met rood doorstreept, maar het betrof hier een rode metalen staaf, die in twee haakjes schuin over de R bevestigd was. Er bestond immers ook een niet-doorstreepte R, die reed tussen Antwerpen en Mechelen, via Aartselaar, Reet en Rumst. Deze lijn valt echter buiten beschouwing van dit artikel, maar de doorstreepte R was eerder wel een Mechelse aangelegenheid. Deze lijn had als bijwagens de "Jardinière"-rijtuigen, en ivorekleurige stoomtrambijwagens. Bij gelegenheid van de elektrifikatie van de buitenlijnen van Mechelen, werden ook de stoomtramspoelen langs de vesten onder de draad gebracht, maar nog jarenlang zouden de trams van de lijnen H, R, R doorstreept en T het station bereiken langs de stadslijnen, dus via stadscentrum en Grote Markt. De terugweg geschiedde op analoge wijze. Daarenboven werden de sporen van het eindpunt bij het station meteen aangepast en verlengd tot bij de Leuvense vaart, met verschillende overloopkruisingen. Deze verlenging liet nagenoeg alle nodige rangeringen toe, gerekend naar de maatstaven van die tijd.

Schets van de sporensituatie aan het station van Mechelen, in 1930, en omstreeks 1932-'33:



EN TEN SLOTTE....LIJN 3 !

Na de verdubbeling der sporen van het bestaande net, en rekening houdend met de mogelijkheden, was lijn 1 zoals gezien, verdubbeld vanaf de Grote Markt tot op het Sint-Romboutskerkhof. Deze verdubbeling is als het ware de bakermat geweest voor het ontstaan van lijn 3, zij het dan in materiële zin. Immers, toen op 1 nov.1932 lijn 3 op het toneel verschijnt, rijdt zij nogmaals gemeenschappelijk met de lijnen 1 en 2 tussen het station en de Grote Markt. Net op tijd om nog het verhoogde kerkhofbezoek van Allerheiligen 1932 op te vangen. Op die dag begon het bestaan van lijn 3. Reisweg: Station - Grote Markt-Frederik de Merodestraat - Lierse Steenweg, tot bij het samenlopen van deze verkeersweg met de Oude Lierse Baan.

Aan het einde van de Grote Markt, takte lijn 3 dubbelsporig af in de Frederik de Merodestraat, en bleef dubbel tot aan de Schaarstraat, waar het spoor enkel werd, en verder enkel liep aan de oostkant van de straat. Aan de Koepoort of Liersepoort lag een wisselplaats en een spoorverbinding met de vest-lijnen, afbuigend van de Frederik de Merodestraat naar de Edgard Tinelvest. Op de Liersesteenweg lag het spoor voor een groot gedeelte in het midden van de straat, om verderop naar de westkant af te buigen, waar het bleef liggen tot aan de Oude Lierse Baan. Hier eindigde het spoor op een wisselplaats, die het voorlopige eindpunt van de lijn was. Lijn 3 werd bedacht met de lijnkleuren blauw-blauw, en zou haar eindpunt nemen aan de Oude Lierse Baan tot en met 20 april 1932, met koersbord:



Met ingang van 21 april 1932 werd de derde stadslijn verlengd naar de Elzenstraat. Deze verlenging bleef aan de westkant van de Liersesteenweg, om verderop af te buigen in de Clemenceaustraat, waar aan de noordzijde gereden werd. Tussen de Oude Lierse Baan en het nieuwe eindpunt werd enkelsporig gereden, en behalve het eindpunt in de Clemenceaustr. was er geen uitwijk- of wisselmogelijkheid meer tussen het oude en het nieuwe eindpunt, ter hoogte van de kerk. Het gevolg daarvan was, dat slechts een halfuurdienst kon gehandhaafd worden. Met veel goede wil en nog meer

nauwkeurigheid in de dienstuitvoering zou men er in de oorlogsjaren in slagen een dienst om de 22'30'' te onderhouden. Daar komen wij echter in het volgend nummer op terug, wanneer deze periode besproken wordt. Het hoogtepunt van het stadsnet was nog niet bereikt, maar toch al wel in het zicht. Vanaf het ontstaan van de verbinding met de Elzenstraat, wordt er afwisselend gereden tussen het eindpunt Oude Lierse Baan en Elzenstraat. Het koersbord bleef echter ongewijzigd, met dien verstande dat wanneer doorgereden werd naar de Elzenstraat, er op de voorkant van het rijtuig een blauw plaatje werd gehangen, waarop in witte letters stond " ELZENSTRAAT ". Later kwam ELZENSTRAAT bij op het kopbord, en toen pas ontstond er een "echte" doorstreepte 3. De aankomst van de motorwagens 9594, 9595 en 9597 uit Leuven, einde 1932-begin 1933, is duidelijk een uitbreiding geweest voor de te verlengen lijn 3.

(wordt vervolgd.)



Bovenstaande foto geeft ons de 9488 op lijn 3 in beeld. De opname is gemaakt in de Conciencestraat in Mechelen, in september 1938, door Ludo Bosschaart. Verzameling Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.

AKTUEEL EN AKTIEF... LANGS SPOORWEG- TRAM- EN BUSLIJNEN.

NIEUWE VERDELING VAN HET ELEKTRISCH TRAKTIEMATERIEEL, GELDIG VANAF 9 JANUARI 1983.

SCHAARBEEK - WDT:	010 - 049	595 - 600	951 - 958	
SCHAARBEEK - OTW-E:	665 - 676	731 - 782	801 - 844	
OOSTENDE:	301 - 370	502 - 539	677 - 706	
KINKEMPOIS:	105 - 128	151 - 184	211 - 233	707 - 730
	1801 - 1806	2701 - 2760		
STOCKEM:	234 - 250	601 - 664	2339 - 2368	
HAINE-ST-PIERRE:	129 - 150			
HASSELT:	185 - 210			
RONET:	051 - 104	2001 - 2025	2601 - 2635	2904 - 2913 + 2920
BRUSSEL-ZUID:	1501 - 1505	1601 - 1608	2201 - 2238	2501 - 2514
	2551 - 2558	2801 - 2803		
MERELBEKE:	2226 - 2250			

OMBOUW, VERBOUWINGEN EN BUITEN DIENSTSTELLINGEN.

Er wordt voorzien in de ombouw van de rijtuigen M4 AD (1^o Klasse met pakwagenafdeling). De ombouw van deze rijtuigen zal eerstdaags beginnen in de C.W.Mechelen. De aanpassingswerken door eigen personeel zijn financieel voordeliger. Wanneer deze ombouw door BN zou gebeuren, zouden hiervoor nieuwe plans dienen uitgewerkt, wat de kostprijs per rijtuig flink zou verhogen. De stuurpostafdeling die gemonteerd wordt is volledig gelijk aan die van de lok-reeks type 27.

Als gevolg van de steeds verdergaande elektrifikatie, verhuizen de diesellokomotieven geregeld van stelplaats, naargelang de behoeften. Ook is op te maken dat de reeksen 60/61, 64 en 65 in principe geen grote revisie meer zullen ondergaan, en dat voor herstelling een maximum-limiet voor kosten is vastgesteld. Reeds zijn verwezen naar de schroothoop: alle 64-ers uitgezonderd 6405 die nog dienst doet in Hasselt. De reeks 65, reeds gedeeltelijk omgenummerd naar 75, waarvan momenteel in Hasselt nog enkel de 6502 en 6503 diensten doen, zullen in de nabije toekomst naar Antwerpen-Dam overkomen als havensleper.

Telkens een lokomotief van de reeks 72 buiten dienst valt, wordt voorzien in de vervanging door een lok van de reeks 75, ex.65; zie hierboven. Voor de fotografen dus opgelet, het is de hoogste tijd om deze oudjes dus op de gevoelige plaat vast te leggen. Zij rijden werkelijk hun laatste kilometers. Waar nog te zien? Vooral als havenslepers tussen de verschillende havensekties en het vormingsstation Antwerpen-Noord. Verder ook als vaste loks voor het slepen van ertsstellen op Antwerpen-Stocatra.

De reeks 29 zal vermoedelijk ook na mei 1983 geen diensten meer in plangrafiek te verwerken krijgen. Hoofdzakelijk zullen ze aangewend worden als lokomotief voor klimatisatie (zomer) of voorverwarming (winter) der rijtuigstellen. De 2911 die door ongeval met de bovenleiding zwaar beschadigd werd aan het dak, staat afgesteld in Ronet. Herstelling is onwaarschijnlijk. Nog steeds in het werkhuis is de 2909, die in Ronet officieel is binnengenomen voor een tussentijdse revisie, evenals de 2910. Er wordt slechts sporadisch aan verder gewerkt, en het blijft een open vraag of de 2909 deze bewerking nog volledig zal ondergaan. De 2912 die voorheen als klimatisatielok dienst deed in Oostende, en er ook geregeld stellen rangeerde, is wegens het uitvallen van de 2911 naar Brussel-Zuid overgebracht. Bij deze reeks valt op te merken dat zij tijdens de wekdagen nog één keer per dag Antwerpen aandoen:

R1 E 37203	FCL - FNDS-Stoc.	12.12 / 15.06
losse rit	FNDS-Stoc. - LNC	15.25 / 1805

N1 E 57208 LNC - FNND 02.34 / 05.02
 losse rit FNND - FNZG 05.15 / 05.28
 - aflossing bestuurder. -
 losse rit FNZG - FNDS-Stoc. 09.48 / 10.12
 E 32805 FNDS-Stoc. - FLU 10.48 / 13.46
 losse rit FLU - LNC 13.56 / 14.08
 Vanaf Vilvoorde krijgt deze trein een lichterlokomotief, zodat de 29 dan in tweede positie rijdt.
 Met wat geluk heeft U op werkdagen ook nog kans om een dubbeltraktie te bewonderen, maar opgelet: deze trein is slechts fakultatief ingelegd, en enkel op N 67!
 N67 E 47762 FSR - LNC 18.12 / 19.24

IN- EN ROND DE WERKHUIZEN.

CW-FM : hle 1504-tussenrevisie.
 2556 en 2245 in grote revisie,
 2801 en 2347: herstellingen.
 am 660, 184, 661 en 190: grote revisie;
 210, 704, 191, 120 en 635: kastrevisie.
 143, 261, 052, 178 en 311: herstellingen.
 AC FAZ : hle 2015, 1806: grote revisie.
 2627, 2631 en 2012: herstellingen.
 hld 6230, 5133, 6246 en 5307: volledige toestand niet ontvangen.

Tot hier het overzicht, afgesloten op 21 februari 1983.
 Hieronder vindt U de aanvullende gegevens, die werden afgesloten op 10 maart 1983.

RANGEERLOKOMOTIEVEN.

- 71 - Alleen de 7103 verblijft nog in Salzinnes voor verdere afwerking en wederopbouw na ongeval. Het wachten is op verschillende onderdelen, en dus aflevering onbepaald.
- 72 - Voor sloping overgebracht naar Salzinnes: 7212, 7213 en 7215. De overigen volgen zodra die aan hun kilometerstand gekomen zijn, of wegens ongeval of schadegeval.
- 75 - Van deze reeks zijn m.u.v. de 7502, alle lokomotieven aangekomen op Antwerpen-Dam. De 7502 maakt een ommetje via CW-Salzinnes voor grote herziening van de hydraulische transmissie.

LIJNDIESELLOKOMOTIEVEN.

- 51 - De volgende 51 voor Antwerpen-Dam is de 5190, verwacht begin april, en rechtstreeks na grote herziening aan Antw.Dam over te dragen. Deze reeks rijdt mee in de normale diensten van de reeks 59.
- 64 - Wegens tekort aan HL in Wdt Hasselt, dat nog scherper werd na afgifte van 7502, 7503 en 5190, moeten de 6401 en 6406 noodgedwongen uit reserve gehaald worden. Deze loks zijn wel terug in dienst gesteld, maar voor zeer beperkte tijd. Zodra Hasselt de twee baanloks toegewezen krijgt van een andere stelplaats, wordt reeks 64 definitief terzijde gesteld voor afbraak.

CENTRALE WERKPLAATSEN.

Mechelen: (FM) hle: 2247, 2306, 2556: Rg = grote revisie.
 1504: Ri = tussentijdse revisie.
 2336, 2801, 2347 en 1606: herstelling en/of wijziging.
 am: 190, 662, 173, 663: Rg = grote revisie.
 097, 046, 041, 624, 214 en 842: Ri = tussentijdse revisie.
 052, 178, 311 en 600: herstellingen en/of wijzigingen.
 ar: 4315 en 4603.
 Salzinnes: (FAZ) hle: 1801 en 2015: Rg/Ri
 2627: herstelling.
 hld: (beperkt uittreksel)
 5121, 5190, 5307, 6233, 6303, 8242, 8320, 8408 en 8466: grote revisie.

5518, 6045 en 8430: herziening motor.
 7502: grote herziening transmissie.
 6007, 6017, 6103, 6108, 6112, 6402, 7212,-13 en -15: voor afbraak.
 7103: voor herstelling.
 Tussentijdse revisie's van elektrische lokomotieven (hle) worden door ADT Ronet uitgevoerd, evenals speciale werkzaamheden, zoals bv. plaatsen treinschakeling.(VM)
 RONET:(FEO) hle: 2211, 2604, 2632, 2909: grote revisie.
 2370 = plaatsing treinschakeling.

UIT WERKPLAATSEN BUITENGEKOMEN:(periode jan.-feb.ProVko 1 en 10 maart 1983,afsluitdatum.)

2245, 1806, 2631, 5133, 6246, 2307, 2241, 660, 236, 020, 261, 093, 661 en 4610: alle materieel in nieuwe huisstijlkleuren.

LEVERING VAN NIEUW MATERIEEL:

hle type 27: tot 2734; AM 82: tot 344.

OMBOUW EN VERBOUWINGEN:

AM 800:De proef met baanruimer, schertsend reeds Car Catcher genoemd, heet geslaagd. Van begin maart zal à rato van 1 stel per week, de volledige reeks worden gewijzigd. Hierbij is op te merken dat vanaf nu, de stellen een dergelijke uitrusting krijgen aan beide uiteinden. Eerstvolgend stel is 842, dan volgt de 802. Verdere volgorde verloopt in overeenstemming met beurtregeling, en in overleg met de onderhoudswerkplaats Schaarbeek.

Het stel 301 is uitgerust met draaistellen SCHLIEREN in CW-Mechelen. Het betreft een proef om de trillingen weg te werken, die zich tijdens het rijden in de rijtuigkast laten gevoelen.

AM ⁵⁹⁵₆₀₀ Ex. SABENA:

Het interieur van deze stellen wordt gewijzigd in overeenstemming met die van de gewone stellen. Buitenschildering blijft voorlopig ongewijzigd.

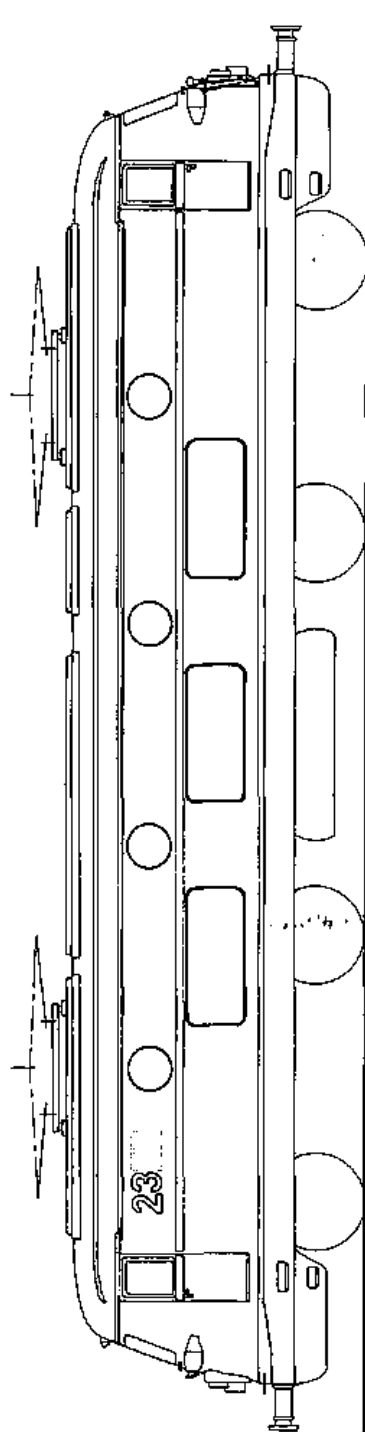
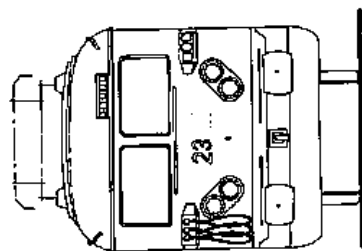
Hle 23:Plannen zijn gemaakt voor ombouw van de ventilatieroosters. De nu aanwezige roosters (3 in de onderste helft) zouden worden vervangen door één doorlopend groot rooster, zoals bij reeks 27. Deze zal worden ingebouwd in de bovenste helft, zodanig dat de vier ronde ramen komen te vervallen. De onderste helft wordt dan volledig dichtgemaakt. Realisatie is afhankelijk van het bevel tot uitvoering van Directie Materieel. Op volgende pagina vindt U een schets van de veranderingen. Het grote voordeel van deze opstelling is dat in de winter geen sneeuw kan worden opgezogen met de koellucht.

Nota: Op verzoek van Lezers nog een overzicht van de gebruikte afkortingen:

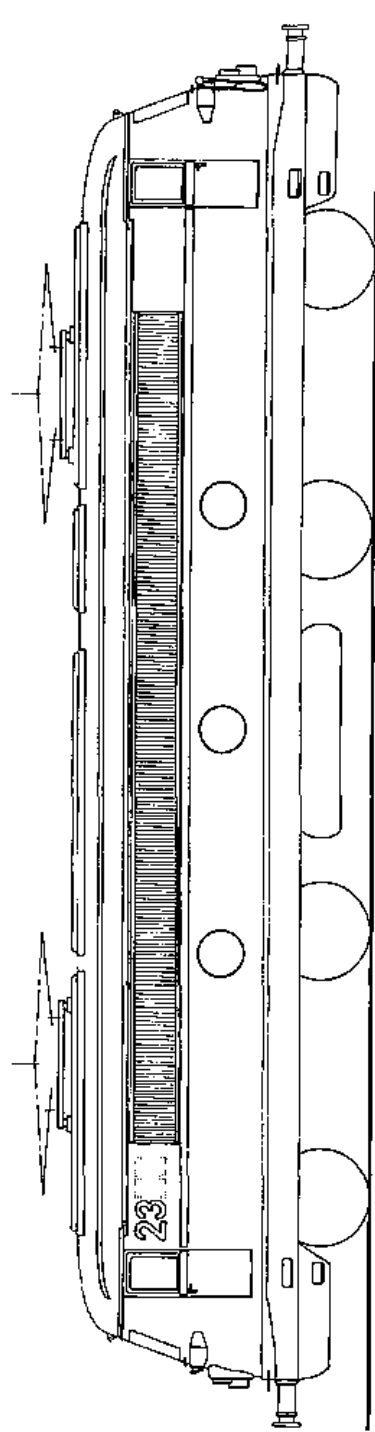
Rg = Grote herziening (revisie); Ri = tussentijdse revisie. Voor de elektrische motorstellen wordt nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen : Rik:= tussentijdse revisie van de rijtuigkast; en Rib: = tussentijdse herziening draaistellen.(bogies). Tijdens een tussentijdse revisie is het niet noodzakelijk dat kast én bogies onder handen worden genomen. Beide elementen vormen een volledig afzonderlijk bestanddeel.

Wegens plaatsgebrek moeten wij helaas afzien van een overzicht van de in uitvoering zijnde spoorwerken. Wij nemen ons echter voor daar in de volgende PROV-Koerier ruim aandacht aan te besteden. Vele lezers hebben ons laten weten dat de nieuwsgaarders puik werk leveren. Wij kunnen hun verzekeren dat onze medewerkers zich geen moeite sparen om zo actief mogelijk bij te dragen tot een goede berichtverzorging. Zij mogen dan weer overtuigd zijn van de hoge waardering van Lezers en redactie. Het is ons overigens een bestendige zorg U ter wille te zijn, en de samenwerking is korrekt! De algemene waardering die mocht blijken uit de vele brieven ter aanmoediging, die tevens uiting gaven van tevredenheid over ons blad, is voor ons een aansporing om voort te gaan op de ingeslagen weg. Wij zijn ons evenwel bewust van enkele schoonheidsfoutjes in het eerste nummer, en niets wordt onverlet gelaten om daaraan te verhelpen. Wij verheugen ons op uw tevredenheid, en blijven ter uw beschikking voor uw suggesties.

Wijziging ventilatieroosters hle reeks 23.



bestaande toestand.



te verwezenlijken toestand.

Volgens documentatie NMBS.



Niettegenstaande het feit dat PCC 2000 voorbestemd is om eens de museumverzameling in Edegem te vergroten, zal dit rijtuig toch nog wel enkele jaartjes meemoeten. Het normale onderhoud van de 2000 is dus gewone zaak. Herschildering bleek nodig, en de 2000, evenals de 2001 en 2002, zijn ondertussen in een rood kleedje in de straten van de Metropool verschenen. Ergens leeft de hoop, om alsnog de 2000, eenmaal de tijd gekomen, in zijn originele gedaante en kleuren aan "Edegem" te kunnen toevertrouwen, al is dat nog niet voor morgen.

Zijn er op korte termijn nieuwe trams te verwachten in Antwerpen? Dat hangt af van minister De Croo, maar in MIVAKringen is men vastbesloten geen reeks te aanvaarden zonder met enkele proto-typen de nodige ervaring te hebben opgedaan. Deze prototypen, liefst een tiental, is geen overbodige luxe als men rekening houdt met de nodige investering, en de daaropvolgende tijd dat deze rijtuigen in gebruik zullen zijn. Het ziet er wel naar uit dat op vrij korte tijd één en ander te verwachten is. Overigens is PCC 2050 de uitverkorene waarop het draaistroom-systeem zal worden toegepast, evenals andere technische snufjes waarmee men momenteel in Antwerpen geen ervaring heeft. De 2050 is daartoe in de CW opgenomen, onder toezicht van professor ACEC.

Een andere nieuwigheid is, dat op de Belgiëlei ter hoogte van de Charlottalei, de reiziger zich kan vergewissen over de plaatssituatie van het eerstvolgende tramrijtuig, en de tijd dat dit rijtuig nodig heeft om aan deze halte aan te komen. Het is slechts een proef, maar het ligt in de bedoeling dit systeem over het ganse net toe te passen, zodat Jan-met-de-pet kan vaststellen of hij nog de tijd heeft zijn krant te gaan kopen, of dat beter op zijn bestemming kan doen.

Lijn 24 laat van zich spreken. De voorgenomen verlenging van 360 m. wordt bestreden door de Gemeente Wommelgem, waarop het nieuwe eindpunt zou komen te liggen. Wommelgem wil liever de 24 minstens een kilometer verder brengen! (Liefst nog naar Wommelgem-Centrum.) Van een uitdaging gesproken! Het woord is nu aan Verkeerswezen, en hopelijk grijpt men daar die kans. De verlenging tot bij Fort II zou alleszins de toekomstperspektieven van de tram verruimen. Afwachten! Wij komen hier eerlang op terug, want er wacht onze 24 een grote toekomst, zo te zien.

TRAMLIJN NAAR BEVEREN ?

Maandag, 21 maart 1983 is een belangrijke dag geworden voor de toekomst van de tram in de Scheldestad. Met veel wind, letterlijk, werd op de Antwerpse Linkeroever door Minister De Croo, officieel het startsein gegeven van de pré-metrowerken op de Linkeroever. Zoals wij reeds meldten beogen deze werken het tot stand brengen van twee afzonderlijke en van elkaar onafhankelijke tunnelpijpen voor tramverkeer tussen beide Schelde-oeveren. Het weer was niet van de partij, en dreigende regenwolken ondersteunden de felle rukwind. De heer K. Blanchaert, voorzitter van de Raad van Beheer van de MIVA opende de toespraken. Hij herinnerde aan de vele en lange besprekingen die hebben geleid tot het gekende resultaat. Bob Cools, burgemeester, beklemtoonde dat zeer zelden slechts, verschillende instanties een zo unaniem standpunt hebben ingenomen als voor het totstand komen van deze tramverbinding. Minister De Croo, die het eigenlijk allemaal moest waar maken, en even rad ter tong als de voorgaande sprekers. Ook hier kwam die eensgezindheid weer tot uiting, want zowel K. Blanckaert, geel, als B. Cools, rood, en De Croo, blauw, trokken samen het zeel dat de tram naar de Linkeroever moet halen. De Croo gaf een overzicht van de gereedgekomen werken, deze die in uitvoering zijn, en die eerlang zullen worden aangevat. De voorgaande sprekers lieten doorschemeren dat de komst van de tram op de Linkeroever, omwille van die komst, geen eindfase mocht zijn. Minister De Croo trad deze zienswijze bij, en beaamde dat de railverbinding verder moest strekken dan Antwerpen-West, en dat de nieuwe verbinding best van interregionaal belang getuigt. Na de toespraken, die gehouden werden voor een op de Linkeroever opgericht monument, nl. een tunnelring-element, namen de sprekers elk een lint in de hand, en trokken de tekst "Welkom op Linkeroever" weg. Daarop werd de cirkelruimte van de tunnelring opgevuld door een tram, uit de tunnel komende, met de film "BEVEREN", wat door de toehoorders op handgeklap werd onthaald. De toekomst voor de nieuwe lijn in aanbouw, ziet er rooskleurig uit. Beveren is gelegen op ongeveer 15 km. ten westen van Antwerpen, voorbij Zwijndrecht en Melsele, plaatsen die uiteraard met belangstelling uitkijken naar de komst van Joachim 2, Stiller 3, maar ook nog een lijn uit Deurne. Pas als het station Frederik Van Eeden klaar is, kan de mol zijn graafwerk beginnen, of de weg naar Eden is nog niet voor morgen, maar overmorgen duurt ook niet lang meer, en dan begint voor de tram in Antwerpen waarschijnlijk een nieuwe, hoopvolle toekomst!



OMBOUW VAN 7500 NAAR 7700.

Wij brengen U een eerste lijst van verbouwingen. De ordernummers van de verbouwingen hier afgedrukt, lopen van 001 tot 035, en de ombouw geschiedde in deze volgorde.

7500:	IN C.W.:	SCHILDERING		IN DIENST :
		IN	UIT:	
7586	8.10.79	19. 8-	1. 9.80	28 sep.1981
7513	29. 2.80	13. 2-	24. 2.81	28 sep.1981
7558	8.10.80	9. 3-	20. 3.81	28 sep.1981
7585	3.11.80	7. 5-	29. 5.81	28 sep.1981
7520	21.10.80	26. 5-	22. 6.81	28 sep.1981
7559	26. 1.81	7. 7-	17. 7.81	28 sep.1981
7501	19. 2.81	12. 8-	26. 8.81	28 sep.1981
7575	10. 3.81	4. 9-	18. 9.81	20 okt.1981
7524	7. 5.81	1.10-	12.10.81	30 okt.1981
7564	29. 6.81	23.10-	10.11.81	30 nov.1981
7511	29. 6.81	16.11-	30.11.81	4 jan.1982
7591	21. 8.81	7.12-	28.12.81	15 jan.1982
7589	4. 9.81	28.12-	13. 1.82	27 jan.1982
7597	1.10.81	21. 1-	1. 2.82	22 feb.1982
7577	22.10.81	9. 2-	22. 2.82	17 mrt.1982
7583	25.11.81	26. 2-	12. 3.82	31 mrt.1982
7521	18.12.81	15. 3-	29. 3.82	14 apr.1982
7517	29.12.81	30. 3-	9. 4.82	6 mei 1982
7549	22. 1.82	9. 4-	23. 4.82	12 mei 1982
7509	10. 2.82	26. 4-	7. 3.82	29 mei 1982
7550	17. 2.82	10. 5-	19. 5.82	28 jun.1982
7552	1. 3.82	27. 5-	11. 6.82	28 jun.1982
7578	16. 3.82	14. 6-	25. 6.82	
7505	1. 4.82	29. 6-	15. 7.82	
7593	13. 4.82	12. 8-	5. 9.82	
7584	26. 4.82	26. 8-	22. 9.82	
7503	11. 5.82	22. 9-	6.10.82	
7578	28. 5.82	8.10-	20.10.82	
7508	15. 6.82	28.10-		
7526	30. 6.82			
7539	17. 7.82			
7594	1. 9.82			
7502	22. 9.82			
7590	11.10.82			
7588	29.10.82			

OPMERKING:

7759: eerste rijtuig met groene strips.
7711 & 7791: Stemann-pantograaf.
7730: aan de pers voorgesteld: 23 juni '82.
NOTA: Mw.7830 (botsing Ribaucourtstr.op 28 juni 1982 wordt hersteld en omgebouwd tot T7S (= 7700 met groene gevoelige strippen). Element A is in Kuregem binnengenomen op 28 oktober 1982. Wordt waarschijnlijk 7729, ter vervanging van 7529 die verloren gegaan is door brand aan eindpunt lijn 19 in Groot-Bijgaarden.

Bovenstaande lijst zullen wij verder trachten aan te vullen, in volgorde van ombouwing.



N.M.V.B.

AUTOBUSNIEUWS.

Sedert begin van dit jaar zijn de bussen 3833 - 3849 van stp.Hoogstraten overgebracht naar stp. Tjalkstraat.(Antwerpen). Zij worden nu vooral tijdens de spitsuren op alle mogelijke lijnen ingezet. Hoogstraten, dat de lijnen 60, 61, 62, 40,43 en tijdens de spitsuren ook enkele ritten van 41 bedient, heeft nu de nieuwe bussen 2029 - 2043 gekregen. De bussen 2017-2028 zijn nu in stelplaats Tjalkstraat.

Einde februari 1983 is bus 2099 afgeleverd. Daarmee is de reeks 2000-2099, Van Hool-Daf A 120/5, volledig in dienst gekomen. Een gedeelte van deze reeks is in Henegouwen, waar men ze in Charleroi kan "bewonderen" als ze dienst doen op allerlei lijnen, maar zonder film. Gewoon een plaat achter de voorruit. Service ???

TRAMNIEUWS.

Dat slordig gedoe van rijden zonder film, lijkt in Henegouwen een slechte gewoonte te worden, want ook de nieuwe trams toeren zo maar wat rond. Waarheen? Misschien hebben de mensen uit de streek een geofende neus, en ruiken zij de bestemming. Overigens is het opvallend hoe de nieuwe trams totaal vervuild en verwaarloosd rondrijden. Blutsen en builen, krassen en verfbeschadiging zijn alledaags. Bijna niet voor te stellen hoe vervallen sommige rijtuigen "dienst"doen!

KUSTLIJN.

Minister De Croo heeft op donderdag, 7.4.1983, in aanwezigheid van de heer Goeverneur Vanneste van West-Vlaanderen, de vernieuwde kustlijn ingewijd. De inwijding gebeurde door een rit met de nieuwe tram van Zeebrugge naar Oostende. De heer Breyne, ondervoorzitter van de Raad van Beheer van de NMVB lichtte in Oostende de ganse vernieuwing toe. Op 1 sept. '81 werd aan de kust het zonetarief van toepassing, waarbij elke badplaats voor een zone gerekend wordt. Tijdens de zomermaanden 1982 was er een halfuurfrekwentie, die in het najaar behouden bleef. In de zomer 1983 wordt deze frekwentie opgedreven tot een kwartierdienst! Daarvoor zijn 54 rijtuigen ter beschikking. Ondanks de tariefverhoging is door deze verhoogde frekwentie, het reizigersaanbod + 30% gestegen, en de ontvangsten met 50%! De oprichting van een nieuwe loods in Oostende is voorzien, terwijl de verlenging van de kustlijn naar Adinkerke volgend jaar in dienst kan komen. Dat werd door minister De Croo bevestigd. Binnenkort worden de nieuwe sluisbruggen en het vroegere traject in Zeebrugge in dienst genomen.

VRIENDENKRING - PROV . . .

TRAMMUSEUM - EDEGEM.

Sedert Pasen heeft het museum zijn deuren weer geopend voor het publiek. Dat brengt met zich dat weer voor toezicht moet gezorgd worden. Wij doen derhalve een dringende oproep tot onze abonneés om zich één dag ter beschikking te stellen voor een bewakingsopdracht. U stuurt een kaartje aan de PROV, met uw naam, voornaam en adres, en vermelding van de dag(en) dat U toezicht zult houden. Hieronder de dagen dat PROV toezicht heeft in Edegem.

Za 23, zo 24 en za 30 april; zo 22 en ma 23 mei; za 25 en zo 26 juni; za 30 en zo 31 juli; za 27 en zo 28 augustus; za 24 en zo 25 september; za 22, zo 23 en za 29 oktober. OPGELET: stel nu meteen de dagen vast dat U toezicht wil houden, en zend uw brief of kaart naar Roger Bastaens, Baggenstraat 6, 2200-Antwerpen-Borgerhout. Doe het nu meteen, zodat wij op korte tijd kunnen zien welke dagen er eventueel nog geen toezicht is, om maatregelen te kunnen nemen. Afgesproken? De PROV bewaakt dit seizoen de museumkollektie over in totaal 16 dagen. Dat is niet veel, en best te doen. Spreek af met iemand anders, zodat U bv. gezellig met z'n tweetjes een opdracht vervult. Mocht U nog meer inlichtingen willen, bel even op naar nr 03-236.04.92, na 18 uur, maar stuur wel schriftelijk uw bevestiging om elk misverstand te vermijden. Doe het nu meteen! ABONNEMENT PROV-KOERIER.

Na het verschijnen van ons vorig nummer zijn de batalingen binnengestroomd. Nochtans weten wij van een aantal mensen dat zij de trein niet willen missen, maar zij verzuimden tot nog toe te betalen. Aan hen zenden wij nog dit tweede nummer, maar dan is het wel uit. Vanaf juli wordt het blad alléén nog maar verzonden aan wie met zijn bijdrage betaalde over 1983.

VRAAG VAN EEN LEZER:

Of wij in PROV-Koerier eens niet een lijst kunnen afdrukken van winkels of instellingen in binnen- en buitenland, waar boeken en tijdschriften kunnen gekocht worden omtrent Openbaar Vervoer. Graag gedaan, maar dan doen wij hier een oproep tot onze Lezers om naam en adres van deze zaken aan ons op te zenden. Wij denken aan instellingen in België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, en Groot-Brittannië. Van elders mag ook. Nu doen!

VOORGENOMEN PROGRAMMA 1983.

Het in PROV-Koerier, blz.22 gepubliceerde programma, heeft enkele wijzigingen ondergaan. 23 april: Het bleek niet mogelijk in april nog een bezoek te brengen aan de pré-metro-werken in Charleroi. Na besprekingen ter plaatse, is besloten dit bezoek te verschuiven naar september, samen met het voorgenomen bezoek aan de NMVB-Henegouwen en de ASV-museumlijn. Daar komen wij in ons volgend nummer op terug.

28 mei: Het bezoek aan NS-Hoofdwerkplaatsen in Tilburg moest eveneens verschoven worden, omdat bezoek uitsluitend mogelijk is op een werkdag. Wij nemen contact op om dat bezoek te laten doorgaan op een vrije dag in België maar niet in Nederland. Dat lijkt alleen mogelijk op vrijdag, 11 november. Ook hier houden wij U op de hoogte. Wat wél doorgaat op 28 mei: Bezoek aan het station Utrecht, waar wij verwacht worden om 10 uur. Daartoe zal het vertrek plaatsvinden in Antwerpen-Centraal, met trein 156,v.7u.53; aank.R'dam: 9u.01, v.9u.08, aank.Utrecht: 9u.46.

Een ambtenaar zal ons rondleiden in het station, waar overigens vrij gefotografeerd kan worden, mits zich te beperken tot de plaatsen die normaal voor het publiek toegankelijk zijn. Tijdens deze rondleiding wordt ons een bezoek aangeboden aan het seinhuis, en de controlepost. Beide instellingen zijn ondergebracht in een afzonderlijk gebouw, dat altijd gesloten is. Het bezoek wordt geleid in groepen van 10 personen, en volstreekte stilte wordt aanbevolen. De ganse onderneming is te vergelijken met het bezoek dat wij destijds brachten aan Montzen, en beide inrichtingen zijn tot op zekere hoogte vergelijkbaar. Omstreeks de middag eindigt dit bezoek, en is er vrijaf tot 14 uur. Dan is er afspraak in het Nederlands Spoorwegmuseum, in het voormalige station Maliebaan, dat te voet te bereiken is, op ongeveer 20 min. Vanaf het station komt U er ook met buslijnen 3 en 16. Afstappen in de Nachtegaalstraat halte Maliebaan. Het spoorwegmuseum biedt een prachtige kollektie aan stoomlokomotieven en allerlei rijtuigen uit oma's tijd, evenals een gamma tramrijtuigen en zelfs autobussen. Afwezig zijn hier, is zelfbedrog! De mogelijkheid bestaat, dat indien dat gewenst wordt, door een afzonderlijke groep een kijkje wordt genomen bij de in aanbouw zijnde trambaan naar Nieuwegein/IJsselstein.

Een bezoek aan de tramstelplaats is helaas niet mogelijk. Men verzekerde ons bij de Maatschappij dat zulks pas in de tweede helft van 1983 mogelijk zal zijn. Pech! Wat wel mogelijk is, is het bekijken van de tramlijn, die helemaal berijdbaar is, en er worden geregeld proefritten gereden. Of dat ook gebeurt op zaterdag, is onzeker. Niettemin kan men vanaop de kanaalbrug een kijkje hebben op de stelplaats, en zijn vandaar de trams te zien. Mocht daar interesse voor zijn, dan kan dit bezoek gebeuren tussen 10 en 12 uur, wanneer de andere groep het station bezoekt.

Tussen 12 en 14 uur is er ruim gelegenheid tot het nemen van een middagmaal of broodjes, in de onmiddellijke omgeving van het station. Om 14 uur spreken wij af in het Spoorwegmuseum dat gelegen is in het voormalige station Maliebaan. Vanaf het Centraalstation te voet naar het spoorwegmuseum is ongeveer 20 minuten. Men kan er ook komen met de stadsbuslijnen 3 en 16, rijden tot de halte Nachtegaalstraat/Maliebaan, en dan nog 5' te voet.

Aangezien dit de eerste uitstap is van de ProOV dringen wij er speciaal op aan talrijk aanwezig te zijn, dat is gezellig! Trouwens, het aantal exkursies is matig, en kan dus best door vrijwel iedereen worden meegemaakt.

PRAKTISCHE SCHIKKINGEN.

Vertek Antw. Cs: 7u.53, trein 156.

Prijs: 800 fr. Dit bedrag omvat de treinreis heen en terug en het bezoek aan het spoorwegmuseum. Wie gratis vervoer geniet, of zich pas in Utrecht bij ons aansluit, betaalt 150 fr. Voor Nederlandse deelnemers: 8 gulden, die U ter plaatse kunt betalen.

Het overeenstemmend bedrag dient op onze rekening betaald te worden uiterlijk op 17 mei e.k. Deze datum is beperkend, omdat wij de resterende tijd nodig hebben om de nodige plaatsbewijzen aan te schaffen. Aan de hand van de betalingen die dus op onze rekening 412-615551-09 staan op 17 mei, worden plaatsbewijzen aangeschaft. De prijs van 800 fr. kan niet gehandhaafd worden voor betalingen die te laat binnenkomen.

VAKANTIEREGELING.

Tijdens de vakantiemaanden juni, juli en augustus, is geen activiteit voorzien. De ProOV-Koerier zal evenwel normaal verschijnen. Het nummer 3 kunt U begin juli verwachten. Mededelingen die daarin zouden moeten opgenomen worden, moeten ons uiterlijk 15 mei bereiken, in verband met de vakantie van de hoofdredactie. Ook ons ProOV-Trefpunt, het vroegere VeBOV-Centrum, blijft in die maanden gesloten.

ProOV - TREFPUNT.

Onze vroegere winkel zal zoals vroeger, elke tweede zaterdag van de maand open zijn van 14 tot 18 uur. De nieuwe benaming is nu ProOV-TREFPUNT. Tijdens de maand mei zullen wij daar ter uw beschikking zijn op zaterdag 14. Tot op heden is de VeBOV-voorraad nog niet opgehaald, maar dat ligt buiten ons dienstbetoon. Wat niet van ons is, zit veilig opgeborgen, en uiteraard is het ProOV-aanbod nog beperkt, maar wij verwachten in september weer op volle toeren te kunnen draaien, wat niet wegneemt dat wij U graag al op 14.5 zullen verwelkomen. In beperkte mate hebben wij een verkoopsstand in het Trammuseum Edegem, tijdens de openingsdagen in de maanden juni, juli en augustus.

MUSEUM VAN HET STEDELIJK VERVOER - WOLUWE.

Met Pasen is het museum van het Stedelijk Vervoer in Woluwe weer toegankelijk voor het publiek, op woensdagnamiddag, zaterdag en zondag. Wij kregen desbetreffend geen enkele mededeling, maar vanaf 14 uur kunt U zeker terecht. Rondritten met oude trams tussen Woluwe en Tervuren zijn ook dit jaar weer voorzien op zaterdag en zeker zondagnamiddag. Zoals vorig jaar speciaal het Gentse openbaar vervoer werd belicht, is het dit jaar de beurt aan Antwerpen. Daartoe zijn geheel gerestaureerd én tentoongesteld: mw 200, in oorspronkelijke toestand met waterkap onder balkonscherm. Verder is er de 4550 met bijwagen 601. Zij blijven dit seizoen in Brussel, maar zijn vanaf volgend seizoen weer in het Antwerpse, nl. te Edegem in het Antwerps Tram- en Busmuseum. Een aangepaste tentoonstelling omtrent de tram in Antwerpen, zal tevens vanaf de maand mei in Woluwe te zien zijn. Indien onze abonneés belang stellen in een groepsbezoek aan Woluwe, dan kunnen zij ons daarvan op de hoogte brengen, liefst schriftelijk, en indien er voldoende belangstelling is, zullen wij op een zaterdag in juli of augustus een bezoek organiseren. Het past dus dat wie daaraan wil meedoen, ons meteen schrijft, uiterlijk op 10 mei, om de mededeling nog te kunnen opnemen in de volgende ProOV-Koerier. Afgesproken?

ProOV-KOERIER NR 2

kwam tot stand door de medewerking van: H.J.Hesselink, Marcel Albrecht, Jan Mahieu, Thierry Heylen, Ludo Bosschaart en Roger Bastaens.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

50 jaar geleden: PER TREIN DOOR BELGIE. (II)

DE STADSTRAM VAN MECHELEN [II]

25 Jaar geleden verdween TRAMLIJN 18 IN ANTWERPEN.

VRIENDENKRING - PROV.

Aktiviteiten en Aktualiteiten BIJ DE BEDRIJVEN.



Foto Slotpagina:

Diesellok 6010 met reizigerstrein naar Hasselt in het station AS.

Opname van Thierry Heylen, op 3 augustus 1981.