

proV koerier

4-83



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

Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09, van
ProV - Baggenstraat 6, 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-bank Ossendrecht S Putte,
ten gunste van rekening 1405-62648 van ProV-Antwerpen-Borgerhout.
Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande en
schriftelijke toestemming van de uitgever.
Ondertekende bijdragen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur.

Foto voorpagina: Het Stationsplein van Mechelen, omstreeks 1920.
Verzameling Hesselink - Vlissingen.

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

VERGADERINGEN LEZERS PROV-KOERIER.

De vakantie's zijn achter de rug en een nieuw seizoen begint. Dus hernemen ook onze vergaderingen. De voorgenomen lezing van 7 oktober door dhr E.Theys, kan om meerdere redenen nu niet doorgaan. Zij wordt verplaatst naar het voorjaar.

De eerstvolgende PROV-vergadering wordt evenwel gehouden op vrijdag 9 december 1983, om 20 uur in De Nieuwe Carnot, Carnotstr.60, 2018-Antwerpen. (1^o verdieping.) De avond houden wij een dia-verkoop, waarvoor de volgende beschikkingen gelden:

- Het aantal te verkopen dia's wordt beperkt tot tien stuks per aanbod;
- De gelden van de verkoop worden ter plaatse afgerekend door de penningmeester, tenzij de opdrachtgever niet aanwezig is. Ten voordele van de kas wordt 10% afgehouden bij de afrekening.

de aanbiedingen voor de verkoop worden geacht voldoende interessant te zijn voor de aanwezigen, en goede kwaliteit is dus wel een vereiste. De vorige jaren is deze verkoop steeds een gebeurtenis geweest. Wees erbij, en doe mee! Er komen ook oudere opnamen in verkoop. Let wel: die dag alléén diaverkoop!

BEZOEK C.W TILBURG VAN DE N.S.

Het voorgenomen bezoek aan de Centrale Werkplaats van de N.S. in Tilburg gaat door op vrijdag 11 november a.s. Het bezoek is beperkt tot een groep van 30 personen. Daardoor is voorinschrijving vereist.

PRAKTISCHE SCHIKKINGEN:

Vertrek uit Antwerpen-CS met trein 1710, om 11u.18, aank.Rsd:11u.47, overstappen naar trein voor Tilburg, vertrek Rsd: 11u.53, aank.Tilburg: 12u.36. Het bezoek vangt aan om 13u.30. Wij gaan te voet naar de CW, ongeveer een kwartier wandelen. NS-Tilburg is die dag gewoon aan het werk, en gedurende twee uur worden wij er rondgeleid. Het einde is te voorzien omstreeks 16uur. De terugreis geschiedt met vertrek in Tilburg om 16u.54, aank.Rsd: 17u.35. Overstap op trein 1768, met vertr.Rsd:17u.54, aank.Antw.CS: 18u.22. Deze trein gaat verder naar Oostende, met stops te St-Niklaas (18u.47) Gent St-P:19u.16; Brugge (19u.41) aank.Oostende 19u.58. Trein 1710, waarmee wij vertrekken, komt eveneens uit Oostende (9u.41) Brugge (9u.58),

Gent St-P: (10u.24) St-Niklaas (10u.53). Voor personen die uit de richting Brussel komen: vertr.Brussel-Zuid: trein 164, vertrek: 10u.09, Mechelen: 10u.31, aank.Antw.-CS:10u.48 en overstappen. Uit Leuven:trein 6059, vertrek 9u.19, Aarschot 9u.32, aank.Antw.CS:10u.20.

De terugritten vanuit Antwerpen-CS zijn: Naar Leuven: (trein 6018) vertr:18u.51, Lier 19u.09, Aarschot: 19u.38, aank.Leuven: 19u.52.

Naar Brussel: vertr.Antw.CS:18u.44; Mechelen: 19u.00; Brussel-Zd 19u.23.

PRIJS: van Antwerpen tot Antwerpen:500 fr. alles inbegrepen. AANMELDING: schriftelijk of telefonisch bij de voorzitter of bij de sekretaris: tel:03-236.04.92 / 03-646.34.43 in beide gevallen na 18 uur. De deelneming wordt toegekend in volgorde van binnenkomen. Nederlandse abonnees die wensen mede te gaan worden vriendelijk verzocht zich eveneens aan te melden. Zij worden verwacht in het station Tilburg bij aankomst van de trein uit Roosendaal om 12u.36, of bij de hoofdingang van de CW, NS-plein 3 te Tilburg, om 13u.30. Deelnemingskosten in dit geval zijn vastgesteld op 3 gulden, ter plaatse te regelen.

Let wel: er zijn slechts 30 plaatsen te begeben, en wij twijfelen er niet aan dat die vlug zullen onderschreven zijn. Handelen! Verdere inlichtingen op genoemde tel-nummers. Vanuit NL: 09-32-3-236.04.92 en 09-32-3-646.34.43.

BEZOEK CHARLEROI EN ASVI-LIJN - HENEGOUWEN:

Dit bezoek dat voorzien was voor 24 september, is wegens de te verwachten moeilijkheden, als gevolg van de staking bij het openbaar vervoer, niet doorgedaan. De trein waarmee wij zouden vertrekken, is gestrand in Brussel-Zuid. Gelukkig hebben wij afgezegd. Voor de ruim 30 intekenaars betekent dat, dat de ganse onderneming wordt verschoven naar april 1984. Wij komen daar tijdig op terug!

PROV - KALENDER 1984.

De kalender is in druk, en zal worden verzonden tijdens de maand november. Daarin wordt dan een betalingsopdracht geschoven voor het abonnementsgeld 1984. Het eerste nummer van de PROV-Koerier 1984 wordt aan alle abonnees gezonden, maar het tweede nummer alleen nog aan degenen die betaald hebben.

(lees verder pagina 85)

VIJFTIG JAAR GELEDEN...

PER TREIN DOOR BELGIE.

REPORTAGE DOOR H.G. HESSELINK.

Op de TIENDE DAG begonnen wij weer met een rit Brussel-Nd - Luik, ditmaal om 7u.52 met de -alweer verboden- trein Oostende-Keulen, met dien verstande dat daarin wél werden toegelaten, de om 7u.45 met een stoptrein uit Aalst aangekomen reizigers. Weer beleefden wij de sensatie van door een type 10 voortgesleurd te worden...

Kort na Landen stoven we door Gingelom, dat ons de plannen in herinnering bracht die in 1895 bestaan hebben voor een nieuwe lijn (Brussel-Leuven-Landen-) Gingelom-Aken. Dat plan voorzag in een ongeveer rechte baan van Gingelom langs Tongeren, vlak onder de Nederlandse grens iets noordelijks van Wezet, en verder ten noorden van Aubel, rechtstreeks naar Aken. Merkwaardigerwijze zou het Duitse leger ongeveer 20 jaar later, deze lijn van Aken naar Tongeren aanleggen.



Het station Landen, gezien uit de richting Luik, en de foto is genomen vanop de toenmalige voetgangersbrug
Foto: Verzameling van de auteur.

Kort voor Ans, in Fexhe le Haut Clocher, was er in die jaren al een begin te zien van de omleidingsroute, waarvan we toen nog niets begrepen. Even ten oosten van Fexhe, zou bij Voroux-Goreux een groot rangeerstation komen en vandaar zou de lijn bij Renory, de Maas kruisen om in Kinkempois op het bestaande net aan te sluiten. Deze 12,5 km-lange lijn had hellingen van gemiddeld 1:125, met een maximum van 1:100, terwijl de helling bij Ans 1:30 bedroeg. Verder dan de aarden

baan en de kunstwerken was men in 1933 niet gekomen, en omdat de tijden slecht waren, had men de zaak verder maar laten liggen. Nu waren in mei, ten oosten van Luik, twee nieuwe spoorbruggen in gebruik genomen, met in totaal vier sporen. Op 31 augustus 1939 sloeg de bliksem in, op de in verband met de oorlogsdreiging aan de bruggen aangebrachte springladingen. De bruggen werden grondig vernield. Op het ogenblik van de ontploffing reden een losse lokomotief en de juist uit Luik vertrokken sneltrein over de brug. Een tweetal reizigers werd licht gewond, maar helaas kwam de machinist van de losse lokomotief en de stoker van de treinlokomotief om het leven. Ten einde de verbinding zo snel mogelijk te herstellen, besloot de Direktie de eerder genoemde omleiding ten spoedigste af te bouwen. Op 15 september konden goederentreinen al op enkel spoor passeren, terwijl op 18 september het dubbelspoor alle verkeer mogelijk maakte. Voor verkeer met Luik, werd Angleur nu tijdelijk reizigersstation. Ondertussen hebben we de afdaling van Ans weer veilig volbracht, en stappen we om 9u.19 in Luik-Guillemins uit de trein.



Het toenmalige station Luik-Guillemins, met op de voorgrond een tram van lijn 4, en verderop een lijn 17 met bijwagens. Verzameling Hesselink.

Om 9u.26 rijden wij achter een type 44 verder over Rivage naar Jemelle, 72 km in 122 minuten. Bij de stop in Esneux stond een stoommotorrijtuig naar Luik gereed, en in Poulseur maakten wij kennis met de normaalsporige NMVB-lokomotieven. In die tijd reden er op werkdagen zes trams Poulseur-Sprimont/Damré, waarvan er twee doorgingen naar Trooz, 's zondags waren er dat vier en twee. Dan kwam Rivage, boeiend door de aftakking met tunnel, en volgden wij verder het Ourthedal. Ons rijtuig was een verbouwde drie-asser met gangpad in het midden, en kopdeuren. Zittend tegen één der eindwanden, zag ik hoe op de maat van de spoorlussen, het hele dak op en neer golfde. We reden dan ook heel soepel, snelheid niet hoog, ongeveer 45km/u. In Bomal stond een type 81 te dromen voor een lokomotiefloods met twee standen. Later zou dat een daar gestationeerde opdruklokomotief voor goederentreinen blijken te zijn. Via Marloie, waar we op de Luxemburgerlijn kwamen, bereikten wij Jemelle om 11u.28, vanwaar wij om 12u.04 verder reden met de doorgaande trein Zeebrugge (Harwichboot) en Blankenberge-Luxemburg, aank. 13u.59. 's Winters vertrok deze trein uit Brussel.

Stockem, even voor Aarlen, was in die dagen een burcht van type 10, en we waren gespannen om te zien welke er nu weer zouden staan. Kort na Aarlen, in Autelbas, passeerden wij de driehoeksaftakking naar Athus, en iets verder, in Sterpenich, kruisten wij hoog de Prince Henri-lijn, die door een verbindingsboog ook in dat station kon komen. Daar er nogal frekvent gereden werd, was de kans groot, één van de kleine 1 C 1 tenderlokomotieven van de P-H aan te treffen. We gingen direkt verder, om 14u.11 achter een kleine 2C lokomotief van de AL naar Trois-Vierges, ditmaal 69 km in 125 minuten. Onderweg diverse goederentreinen met G-12, terwijl in Ettelbrück de lokomotiefloods met enkele kleine en grote 1 C 1 tendermachines en één van de beide T 3'en van de P-H onze aandacht trok. Even verder, in Kautenbach, stond een 1 B 1 tenderlok van de lokaaltrein naar Wiltz (-Bastenaken) gereed. Van Trois-Vierges ging het verder weer over oorlogslijnen naar Sankt-Vith, en vandaar over Gouvy en Bastenaken naar Libramont. Het viel ons moeilijk te beseffen hoe hier ooit enorme troepen- en materieelstransporten helling op, helling af, vervoerd werden. Trouwens, het lijngedeelte van Libramont naar Jemelle, waarin een onafgebroken helling 1:66 van 30 km voorkomt, heeft ook menig Duitse, ter plaatse onbekende machinist, de stuipen op het lijf gejaagd! Hoe vaak dachten ze niet: "Zal ik hem kunnen houden?", en inderdaad, enige malen konden ze hen niet houden! Even terug nog naar



Bij de foto's: Archief v.d.auteur.)

Boven: Rivage met tunnel en sporensplitsing, links naar Gouvy en rechts naar Jemelle.

Midden: Ettelbrück, AL lok. 2318 met trein naar Luxemburg.

Onder: Gouvy, gezien vanuit het zuiden.

Bourcy, tussen Gouvy en Bastenaken, waar driemaal per dag (op marktdagen viermaal) de buurtspoorweg de verbinding met Houffalize onderhield. De spoorwegdienstregeling was zo opgebouwd, dat de treinen uit beide richtingen ongeveer gelijktijdig in Bourcy aankwamen, zodat de aansluitingen optimaal waren. Bij aankomst om 19u.40 in Libramont, waren we nu wel zo gaar, dat we in een naburig restaurant eerst een repas-express innamen, alvorens om 20u.52 de terugreis naar Brussel te aanvaarden, waar we aankwamen om 0u.05.

Na deze lange dag, begon de Elfde Dag weer niet zo vroeg: vertrek Brussel-Zd om 8u.51, met aankomst in Gent om 9u.59, waar we om 10u.03 vertrokken naar Blaton. De overstap was dus wel kort, maar deze trein bood de gelegenheid om de westelijke verbindingsbahn rond Brussel te berijden, ('snelspoor Brussel-Zd - Denderleeuw was er nog niet!) waarbij we ook een indruk kregen van het goederenspoor Thurn en Taxis met zijn bedrijvige types 51 en 53. Ditmaal was het een type 7 die ons met een trein van 15 drie-assers achter zich aan sleurde. Meestal werd Merelbeke te snel voorbijgereden om er veel te kunnen zien. Van Gent vertrokken wij achter een type 18 in een zeer beschouwelijk tempo via De Pinte, Oudenaarde, Leupegem, Ronse, Leuze, Basècles naar Blaton, waar we aankwamen om 12u.30. Onderweg kwamen wij één trein tegen, getrokken door een type 41, terwijl in Ronse twee treinen naar aansluitende lijnen stonden. Voorts hadden wij in Leuze aansluiting met een trein Brussel-Calais (-Londen). Met een trein van de lijn Doornik-Bergen werd de reis om 12u.55 voortgezet. Deze lijn kende toen nog maar een zeer beperkt reizigersverkeer: uit Doornik vertrokken op werkdagen in totaal negen (!) treinen, waarvan vier vòòr 9 uur. Van deze negen waren er twee half-doorgaande die in Bergen doorgingen naar Charleroi (-Luik). We kregen hier voor het eerst iets te proeven van de Borinage, een gebied dat wij 25 jaar later nog eens per auto zouden doorkruisen, en waarbij we de vele mijnlokomotieven (of wat er nog van over was, maar zelfs dat was nog interessant) nog in bedrijf konden fotograferen. Bij die gelegenheid vond ik als eerste, in Tertre, nog de laatste type 11 in België, die daar als stationaire ketel dienst deed. Echt rijvaardig was zij niet meer, want de wielbanden waren tot onder het minimum afgesleten.

St-Ghislain was een knooppunt van zeven lijnen (nu nog vier) waarvan twee grensoverschrijdende: naar Valenciennes (doorgaande treinen Brussel-Valenciennes) en naar Bavay - Cambrai. Laatstgenoemde was voor het traject St-Ghislain - Roisin - Autreppe

één der lijnen waarop ooit de lok-fourgon treinen hebben gereden. Om 13u.40 werd Doornik bereikt, waar een type 98 (T 16) van de oudste uitvoering in rangeerdienst was, maar zij kwam zelden zo dicht bij het perron, dat ze te fotograferen was. In dat opzicht hadden we meer geluk in Antwerpen-Dam, waar we een iets jongere zuster aantroffen. Maar nog interessanter was het voorbijrijden van de "Etoile du Nord", die in de korte tijd van 3u.25', non-stop, de 311 km van Parijs naar Brussel aflegde! (Wie lacht daar, als wij kijken naar de 2u26' van vandaag?)

Foto's, hieronder: (Archief v.d.Schrijver)

Boven: Leuze, binnenzicht van het station.

Onder: Brussel-Zuid, 11 aug.1933, lok.2.675-Nord, met "Oiseau Bleu" non-stop naar Parijs. Let op het treinnummer 188, dat vooraan was aangegeven!



Deze treinen werden gewoonlijk gereden door de "super-Pacifics" van de Nord, reeks 3.1200, maar bij uitzondering ook wel door de veel oudere Atlantics, reeks 2.646, waarvan een aantal ook met een 38 m3-tender uitgerust waren.

Aanvankelijk had men gerekend met een 35m3 tender toe te komen, maar dat bleek voor het 367 km lange traject Parijs - Luik, eveneens non-stop, wat aan de krappe kant. Meer dan eens was bij aankomst de tender droog, en het waterpeil in de ketel wel heel erg laag. Vandaar de groei van 35 naar 38 m3. De Nord-Belge lijn van Quévy maakte toen vlak voor Bergen nog een scherpe boog, die met beperkte snelheid genomen moest worden. Voor deze beperking gold overigens nog een andere oorzaak: regelmatig deden zich bodemverzakkingen voor, als gevolg van de aanwezige mijngangen ter plaatse. Het was dan ook een prachtig gezicht de majestueuse 3.1200 met haar sleep blauw-crème Pullmann-rijtuigen te zien én horen opzetten: onvergetelijk schouwspel!

Om 14u.16/17 stopte de trein Amsterdam-Parijs in Bergen. Deze trein had verder slechts één stop, nl. St-Quentin. Dat waren eigenlijk alleen maar dienststops voor de Douane. Ook deze trein (en de tegentrein), alsmede de Oiseau Bleu, werden door "super-Pacifics" gereden. Bij de overige treinen, op Belgisch gebied een type 10, werd gewoonlijk te Aulnoye van lokomotief verwisseld. Zulke treinen waren voor ons niet weggelegd! Wij gingen om 14u.33 met een "train-omnibus", getrokken door een 2 B 2 tenderlokomotief "revolver" van de Nord-Belge naar Maubeuge. Aank. 15u.13. Interessant daarbij was natuurlijk de CW-Cuesmes. In Frameries sloot toen nog de éénmaal per dag H-T-bereden lijn van St-Ghislain aan. Kort voor Frameries kruisten we de Staatslijn van Bergen over Flénu en Dour, naar St-Ghislain. In Maubeuge hadden we tijd tot 15u.59. We hadden kunnen doorrijden tot Aulnoye, maar met vier minuten overstaptijd wilden wij dat risico niet nemen.

Foto hieronder: (Archief van de Auteur.)
Het station Maubeuge omstreeks 1930.



Nota: De stoptreinen van- en naar Bergen, reden in die dagen allemaal vanaf Feignies, via Sous le Bois van- en naar Maubeuge. In Maubeuge bestond directe aansluiting van/naar Aulnoye. Soms echter, moest in Sous le Bois worden overgestapt.

Om 15u.59 zetten we de reis voort met een trein van Parijs naar Hamburg. Hierbij vond de lokverwisseling plaats tijdens het Douane-oponthoud in Erquelinnes. Een in vergelijking met de super-Pacifics belachelijk kleine 2C van de Nord-Belge, reeks 321 - 362 (34 stuks) kwam nu voor onze trein.

Foto hieronder: (Archief Eigen Baan)

Buitenzicht van het station Erquelinnes, een opname van na de 2^o Wereldoorlog.



De dienstregeling met stops in Erquelinnes, Charleroi, Namen en Hoei was dan ook vrij tam. De gemiddelde snelheid tussen genoemde plaatsen bedroeg 75, 70, 75, en 60 km/uur, waarbij moet opgemerkt worden dat het tracé in het algemeen zeer bosachtig was (Parijs-Aulnoye met één stop, 100 km/u.). Het is overigens moeilijk zich voor te stellen, dat hier doorgaande rijtuigen Parijs - Spa v.v. en in de Noorder-Expres o.a. (slaap) rijtuigen Parijs - Riga v.v. en Parijs - Nijgeroloje/Stolpce gereden hebben!

Even voor Charleroi moesten wij uitkijken: In Marchienne-Zône bevond zich de werkplaats van de Nord-Belge. Dat de NB familie was van de Nord (Frankrijk) is wel algemeen bekend, maar velen zullen niet weten dat de Nord-lokomotieven tot in Charleroi kwamen. Zo zagen we daar eens een 1C-lokomotief van de Nord, reeks 1561, ex-Pruisen P6, met een reizigerstrein naar Erquelinnes vertrekken.

Interessant waren natuurlijk de Franse seinen: carrés (rood-wit geblokt=arrêt absolu; disques (bij onveilige stand stoppen, en vervolgens op zicht doorrijden) en de hoge blokseinpalen.

Van Charleroi tot Namen reden wij over Staatssporen, maar van Namen tot Luik was het dan weer Nord-Belge.

Tussen Statte en Hoei lag een vrij korte maar onoverzichtelijke (boog) enkelsporige tunnel, die zonder enige formaliteit gepasseerd kon worden. In Flémalle-Haute vertakte de lijn zich: de nu al jaren verdwenen tak naar Longdoz, en de nu nog bestaande naar Luik-Guillemins. Op beide lijnen reden circa 12 stoptreinen, voor de helft naar Longdoz en Guillemins, en voor de helft aansluitende treinen van/naar Flémalle-Haute. De sneltreinen reden uiteraard alle van/naar Luik-Guillemins.

De ganse rit van Charleroi naar Luik was boeiend, niet alleen door de Maas, maar ook door de vele industrieën, die nog wel eens een fabriekslok presenteerden. In vele gevallen waren dat lokomotieven van Cockerill met staande ketel.

Om 18u.24 stapten we uit in Luik, en lieten ons om 18u.53 in een sneltrein van Keulen naar Brussel, aank.20u.15, de helling van Ans opdrukken. Gemiddelde snelheid Luik - Brussel 73 km.u., en Ans-Brussel:87km/u.
(wordt vervolgd)

BIJ ONDER- EN NEVENSTAANDE FOTO'S:

Hieronder: Charleroi, 10 aug.1933,Lok Nord 3.1566rangeert.

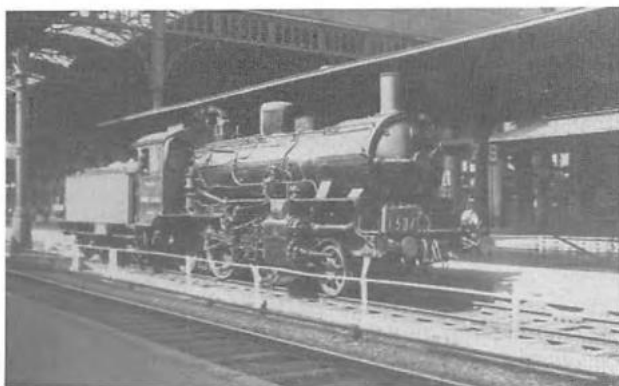
Foto's hiernaast:

Boven:Charleroi-Sud, aankomst van trein 165 uit Parijs, getrokken door Nord-Belge lok. 345.

Beide foto's: Archief Hesselink.

Midden: Station Hoei-Noord omstreeks 1935.

Onder: Het station Charleroi-Sud in 1922, toen het daar nog groen was! Beide foto's Arch. Eigen Baan.Antw.



DE STADSTRAM VAN MECHELEN - 1913 - 1953.

EEN GESCHIEDENIS VAN VEERTIG JAAR STADSVVERVOER IN DE DIJLESTAD.

ROGER BASTAENS.

IN DE LENTE VAN 1983 OVERLEED IN MECHELEN, DE HEER JOS NEYENS. TOT HET LAATSTE OGENBLIK WAS HIJ INGENOMEN MET ONZE REEKS OVER DE STADSTRAM IN MECHELEN. POSTHUUM DRAGEN WIJ DEZE REEKS AAN HEM OP, ALS EERBETOON AAN HEM, DIE ZOVEEL JAREN EEN FIJNE VRIEND VAN ONS IS GEWEEST.

In 1947 begon de NMVB-Leuven met het ombouwen van een aantal verouderde rijtuigen van de stadsdiensten van Leuven en Mechelen. Al heel vroeg, nog voor het uitbreken van de oorlog, waren er vijf of zes van deze rijtuigen in Mechelen, en zeker al in 1938. De koersborden werden op de gemoderniseerde kasten door ingebouwde filmkasten vervangen.

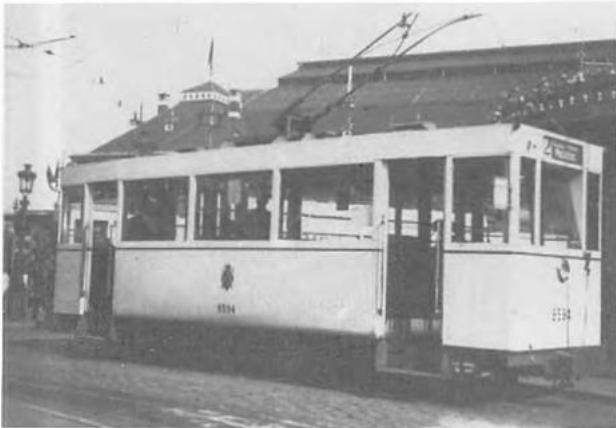
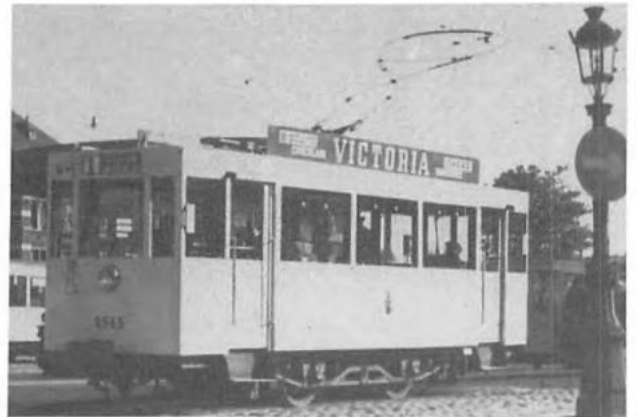


Foto boven: Mw.9594 gemoderniseerd met filmkast, gezien op lijn 2 voor het station te Mechelen. 4 aug.1938. Foto Van Witsen.

Het verlengen van lijn 1 tot de Vrouwvliet, waar haar eindpunt gelegen was bij het café Waterloo, is wellicht de laatste belangrijke beslissing geweest, in vredetijd vòòr mei 1940 genomen. Op 10 mei kwam het oorlogsgeweld over ons land, en werkten men in de Dijlestad onder dezelfde moeilijke omstandigheden als elders. De tramdiensten werden geschorst op 15 mei 1940. Na de val van Antwerpen moest alles zo spoedig mogelijk worden genormaliseerd, ook al was de strijd nog niet gestreden. Zo wilde het ook de bezetter. De stadstrams hernamen hun diensten in Mechelen op 26 mei 1940. Een eerste maatregel was de verduistering, die ook op de trams moest worden toegepast, en

die ons de volgende vijf jaar zouden blijven verplichten. Maar er was meer!



Dit laatste kiekje, in vrijheid genomen, werd ons door een onbekend auteur aangeboden. De koplampen zijn nog niet verduisterd, en het station is onbeschadigd. Dat laat ons de opname veronderstellen in 1938-1939. Archief Eigen Baan - Antwerpen-Borgerhout.

De vijandelijkheden hadden voor een algehele ontredde en ravage gezorgd. De spoorwegbruggen over de Nete in Duffel en over de vaart Leuven - Mechelen waren onbruikbaar. Aanvankelijk reden er treinen tussen Antwerpen en Duffel, en op Mechelen - Brussel-Noord. Om dat mogelijk te maken was er te Mechelen, ten zuiden van de vaart, een voorlopig station ingericht: Mechelen-Kanaal. Treinen naar Brussel vertrokken uit dit noodstation, dat vanuit het station Mechelen bereikt werd via een inderhaast aangelegde houten voetgangersbrug. Alle beschikbare bussen, voornamelijk van de maatschappijen Lux en De Rupel, om de stroom treinreizigers van Duffel via Rumst-Vosberg en Walem, naar Mechelen over te brengen. Bij aankomst van de trein uit Antwerpen in Duffel, -er werd om het uur gereden- vertrok bus na bus, afgeladen met reizigers. Aldus gebeurde het, dat een karavaan bussen

zich in beweging zette, van Duffel naar Mechelen. Daar werden dus de reizigers afgezet aan het station Mechelen. Langs de noodbrug eindigde de wandeling, die men er graag bijnaam, in het noodstation Mechelen-Kanaal. Dan werden de bussen weer volgepropt met reizigers in de andere richting, en begon de karavaan aan de terugrit naar Duffel. Toen de brug in Duffel weer bruikbaar was, reden de treinen door naar Mechelen, en mits een voetreis naar het noodstation kon men dan verder rijden. Het noodstation bleef bestaan tot aan het begin van 1941. De juiste datum weten wij niet te herinneren.

Het is volkomen onjuist te veronderstellen dat alle busdiensten, na de inval van de Duitsers, meteen verdwenen waren. Nagenoeg de ganse oorlog bleef de busdienst Mechelen-Willebroek-Boom bestaan, als uurdienst. Een andere busdienst, die voor de oorlog vertrok aan de Vijfhoek, reed tijdens de bezetting vanaf het station, nl: Mechelen-Hofstade-Elewijt-Perk-Peutie-Vilvoorde, en is nog lang blijven bestaan, om de twee uur. In de zomer 1940, als gevolg van de moeilijkheden op het spoor, ontstond er overigens een busdienst Brussel-Antwerpen, die in Brussel vertrok op het De Brouckèreplein(!), en die in Antwerpen eindigde op het Viktorieplein dat na de oorlog werd omgedoopt in Rooseveltpl. De teksten moesten natuurlijk tweetalig zijn, en de Brusselaars zetten dus: Anvers-Pl. de la Victoire, en in vertaling: Zegeplein! Dat was niet slécht, maar onecht. Wij weten niet of deze dienst via Boom reed, dan wel via Mechelen-Kontich. Wie weet dat wél onder onze lezers? Wij hebben het nuttig geacht, deze feiten aan de vergetelheid te ontrukken, maar gaan wij nu terug naar de Mechelse stadstram.

Toen in 1939-1940, lijn 1 verlengd werd naar de Vrouwvliet, Café Waterloo, werd het koersbord, zoals reeds gezegd, aangepast. STATIE 1 WATERLOO. (ProV-Koerier blz.57)

De gemoderniseerde rijtuigen met film, vermeldten echter STATION 1 WATERLOO, vanaf het begin. Dat was ook zo voor de andere lijnen 2, 3 en 3 doorstreept. Bij het hernemen van de diensten, of kort daarna, werden de lijnen 2 en 3 terug afzonderlijk uitgebaat. Of lijn 3 doorstreept tussen mei 1940 en september 1944 bleef bestaan, is ons onbekend. In Antwerpen werd het eindpunt van de lijnen 50, 50 bis en 52, met ingang van 15 juli 1940 van het Komediëplein overgebracht naar het Viktorieplein, maar aangezien men van het zuidereindpunt, nòch van het noordereindpunt op de lijn richting Boom kon komen, reden de trams leeg van het Viktorieplein via de Italiëlei, Vondelstr. St-Jansplein, Lge Dijkstr., Viadukt-Dam en Bredastraat naar de IJzerlaan, waar ze het vertrekpunt afwachtten in de bocht

naar de IJzerlaan, vanwaar ze dan terugkeerden via de IJzerlaan, Noorderlaan, Noorderplaats en Italiëlei. Op het Viktorieplein begon dan de terugweg naar Boom en Mechelen, tegenover het toenmalige Jeugdtheater.

In de tweede periode van de oorlog, vanaf 1943, ging het de bezetter niet meer zo goed mee. Ondertussen reden er in Mechelen vrij veel Seneffe-rijtuigen. (9695-9714) Zij kwamen allemaal van Rumst naar Mechelen, maar niet allen tegelijk. Dat gebeurde naargelang de mogelijkheden en de behoeften. De bezetter eiste echter tien van deze rijtuigen op, 9700-9709, om dienst te gaan doen in Krefeld. In die tijd werden de gemoderniseerde rijtuigen die in Mechelen waren, naar Leuven overgebracht. In augustus 1943 vertrokken de Seneffe-wagens naar Krefeld. Dat de andere wagens naar Leuven teruggingen, hield waarschijnlijk verband met de veiligheid ervan, maar de reden van deze overbrenging is ons niet bekend. Dat waren, zéker: 9498, 9565, 9572, 9585 en 9594, en waarschijnlijk ook de 9593, maar hierover is geen zekerheid. Misschien weet iemand van U dat.

Foto's hieronder:

Beide opnamen zijn gemaakt in juli 1940 door de heer Lossberger (+) uit Berlijn, en geven ons in beeld, de Seneffe 9700 op lijn 1, en de 9494, op lijn 3. Let op de afgeschermdde koplampen! Arch.Eigen Baan.



Vijf of zes rijtuigen naar Leuven, en tien naar Krefeld was wel wat veel voor Mechelen, en om de leemte op te vullen, kwamen toen uit Charleroi 9580, 9599, 9600, 9601 en 9602;

Uit Brussel kwam de 9391, en uit Luik: 9305. De rijtuigen van Charleroi hadden verlengde balkons met schuifdeuren. Deze ganse verhuizing speelde zich af omstreeks augustus '43, maar wij weten niet hoelang deze wagens in Mechelen gebleven zijn, of waar ze nadien werden ingezet. Hun sloping geschiedde echter in Maldegem, waar ze in 1954 terecht kwamen. Dat kan er op wijzen dat ze tot op het laatst in Mechelen gebleven zijn, maar bevestiging kan ik U niet geven. Omstreeks dezelfde periode kwamen uit Charleroi naar de groep Antwerpen: 9866, 9867, 9868 en 9869. Die kon men in Mechelen in dienst zien op de lijnen T en H. Later hebben zij ook nog in Antwerpen gereden, en werden ze gebruikt als rangeerrijtuigen in de stelplaats Merksem-Oude Bareel. Verder kwamen er nog twee ex-rode trams, 9638 en 9639, naar Rumst waar ze bijna altijd op lijn 50 werden ingezet, maar men kwam ze heus wel eens in Mechelen tegen. In die tijd reed alles wat wielen had, zelfs vierkantige. Vanaf de bezetting was het vervoer dermate gaan toenemen, dat het voor het openbaar vervoer werkelijk hoogconjunctuur was, ondanks de benarde tijden. Inderdaad, het wegvallen van de busdiensten en alle persoonlijk vervoer, woog zwaar door. Toen de tijd kwam dat men fietsbanden met goud moest betalen, verergerde dat alleen de toestand maar. Trams waren daarenboven de beste verbinding met boerderijen, en daar hoopte de stedeling toch steeds weer iets eetbaars te vinden.

Eén onzer lezers heeft in 1943 eens gezien, hoe in volle dag, een motorrijtuig 98... (9866, -67, -67 of -69) met drie kreemkleurige bijwagens van de stoomtram, met open platform, in de Stationsstraat te Mechelen stond te wachten op jodentransport. Die mensen werden per trein uit Antwerpen aangevoerd, en in Mechelen samengebracht in de Dossin-kazerne, in afwachting van doorzending naar Duitsland.

Zo gebeurde het ook in 1941, dat de 9494, met koersbord van lijn 2, met een kleine bijwagen, instond voor het vervoer van eerstejaars-seminaristen van het St-Jozefsseminarie van het IJzerenveld (even voorbij het eindpunt Pasbrug van lijn 2) naar het Raghenoplein. Vandaar gingen deze seminaristen te voet naar het Arsenaal, waar ze tussentijds verplicht tewerk werden gesteld.

In 1944 is Mechelen tweemaal gebombardeerd geweest, op 19 april (het ergste) en begin mei. Na de aanval konden de trams tijdelijk niet rijden in de Leopoldstraat, en reed lijn 3, zoals in de beginperiode, via

de Grote Markt en Bruul naar het station. Korte tijd nadien was de bovenleiding hersteld, en werd weer normaal gereden. Door de luchtaanvallen waren enkele bruggen ten noorden van Mechelen onbruikbaar geworden. Toen reden de treinen tussen Antw. Centraal en Ste-Katelijne-Waver enerzijds, en tussen Mechelen en Brussel-Noord anderzijds. Reizigers hadden al gauw ontdekt dat vanaf Mechelen-station tot de Elzestraat best met lijn 3 kon gereden worden, en mits een wandeling van 12-15 minuten, het station van Ste-Katelijne-Waver bereikt was. Dus...

Lijn 3 zat toen nokvol van eind tot eind, maar met bijwagen werd er niet gereden! Na korte tijd werd het al te gortig, en werden de lijnen 2 en 3 terug aan elkaar gekoppeld, tenminste uit het oogpunt van materieel, want administratief bleven het twee lijnen. Dat betekende dat de rijtuigen wel het ganse traject aflegden tussen Elzestraat - Station en Pasbrug, maar dat de koersborden dienden veranderd te worden aan het station, want dié waren niet aangepast. Elk rijtuig werd eveneens van een bijwagen voorzien, wat een Duits Officier de opmerking ontlokte: "Jetzt haben sie endlich Verstand gehabt, und Beiwagen eingesetzt!" Bij de getroffen maatregelen hoorde eveneens, dat een reeks halten werden afgeschaft, en dat men in plaats van alle dertig minuten, nu ging rijden om de 22,30 minuten. Dat was wel het uiterste, door het ontbreken van enige wisselplaats tussen de Elzestraat en de Oude Lierse Baan. Daarom ook moesten talrijke halten worden afgeschaft, en moest men nauwkeurig het rijschema volgen. Van wegverkeer was er overigens geen hinder. De wisselplaats tussen Elzestr. en Oude Liersebaan is er overigens nooit gekomen. Onwil of onmacht? Waarschijnlijk materiaalstekort. In die tijd werd er enkel nog gestopt: Elzestraat, - Oude Liersebaan - Kerkhoflei - Stompaertschoek - Grote Markt - Brusselsepoort (Hoogstraat) - en Station. Verder: Vijfhoek, Grote Markt, Nekkerspoel en Pasbrug. Met het invoeren van deze maatregel werd ook beslist, lijn 1 te laten rijden tussen Waterloo en de Grote Markt. Deze dienst werd uitgevoerd met één Seneffe-rijtuig, en er werd enkel gestopt op de Grote Markt met aansluiting van- en naar lijn 2/3 uiteraard, en verder: Ste-Katelijnkerkhof - Ste-Katelijnepoort - Racing en Waterloo.

Lijn 3 stopte vroeger tweemaal op de Grote Markt: bij het Archiefhuysje en aan de Scheerstraat. Beide halten werden vervangen door één enkele, tegenover de Post. Lijnen 2/3 werden bediend met oude rijtuigen, geen Seneffe!, en de gemoderniseerde waren naar Leuven overgebracht. De dienst kon gereden worden met vier wagens met bijwagen.

(wordt vervolgd.)

MIVA-RINGLIJN 19-20:

EEN KORT MAAR WOELIG BESTAAN...

PETER MEUKENS.

VOORGESCHIEDENIS.

Toen op 24 mei 1958, tram 18 verbust werd, ontstond een nieuwe buslijn 19 tussen het Centraalstation en de Schotensteenweg in Deurne-Noord. Buslijn 18 liep tussen het Centraalstation en het Te Boelaerpark in Borgerhout. Beide buslijnen werden aan elkaar gekoppeld. Op 18 januari 1965 ontstond een nieuwe buslijn 20 tussen het Centraalstation en de Mortselsteenweg/De Villegasplein in Deurne-Zuid. Deze bus neemt een belangrijk deel van het traject van lijn 18 over, zodat de reisweg van lijn 18 wordt aangepast tot zijn huidige vorm. Op 1 mei 1965 worden de buslijnen 18-19 ontkoppeld, en 19-20 gekoppeld. Op 28 juni 1976 wordt buslijn 20 tot Borsbeek verlengd, met het akkoord van de NMVB, want Borsbeek ligt - op amper 5 km van Antwerpen - toch al buiten de perimeter! Vanaf de Drakenhoflaan rijdt de bus over de Borsbeeksteenweg, de Robianostraat, Groeningestraat en de August Van Putlei naar het De Villegasplein. Voor de terugrit wordt gereden via het Eksterlaar - Wenigerstr. - en Sprinkhaanstraat naar de Aug. Van Putlei. Het nieuwe eindpunt ligt op 150 m. van het vroegere, maar door de verlenging worden wel de nieuwe Deurnse woonwijk Langbaanvelden, een grootwarenhuis en de steeds groeiende St-Jan-Berchmansparochie bediend. De verlenging zorgt voor een bestendig stijgend reizigerstal. De toestand is nu als volgt: buslijn 20-Borsbeek-Centraalstation, dan lijn 19 Centraalstation-Schotensteenweg en terug, daarna opnieuw lijn 20-Centraalstation-Borsbeek. De basisdienst wordt in een 20 minuten-frekwentie uitgevoerd door vijf bussen.

LIJN 12: VREUGDE IN DEURNE-NOORD.

Op 3 september 1982 wordt tramlijn 12 verlengd van het Antwerp-stadion naar het Wim Saerensplein in Deurne. Na vele jaren van inkorting worden er eindelijk weer sporen aan het MIVA-net toegevoegd. Voorbode van een nieuw en goed beleid? PCC 2039 krijgt de historische opdracht als eerste wagen in reizigersdienst naar het Wim Saerensplein te rijden. Vermits tot dan toe buslijn 19 dat plein aandeed, ligt het voor de hand dat er voor deze lijn een trajectwijziging zal doorgevoerd worden. Maar hoe?

LIJN 20: TANDENGEKNARS IN BORSBEEK.

Bus 19 zal voortaan vanaf de Alfons Schneiderlaan rechtdoor over de Ruggeveldlaan - Florent Pauwelslei - Dascottelei - Van den Hautelei - Eksterlaar en Mortselsteenweg naar het Drakenhofplein in Deurne-Zuid rijden, waar ze aanpikt bij het traject van lijn 20. Op die manier ontstaat er een tweede Noord-Zuidverbinding voor Deurne. Daartegen is op zich geen bezwaar. Maar, omdat men bij MIVA en vooral bij Verkeerswezen het woord "expansie" nauwelijks of niet kent, moet er elders bespaard worden. En wat doet men? De verlenging van 1976 wordt ongedaan gemaakt: bus 20 bedient Borsbeek niet meer! Er ontstaan aldus twee ringlijnen: lijn 19 volgt het traject zoals het daar net beschreven werd: Rooseveltplein - Deurne-Noord - Deurne-Zuid - Borgerhout - Rooseveltplein. Lijn 20 legt hetzelfde traject in omgekeerde richting af. Eindpunt wordt de Drakenhoflaan in Deurne-Zuid. Deze wijziging werd door MIVA samen met het toenmalige gemeentebestuur van Deurne bekoststofd. Het gemeentebestuur van Borsbeek was hierbij niet betrokken, en moest de wijziging via de kranten vernemen. Is dat dat nieuwe beleid van MIVA? In het gebied dat van bus 20 beroofd wordt, wonen zo'n zesduizend mensen. Zij verliezen hun openbaar vervoer, terwijl de nieuwe ringlijn in de Ruggeveldlaan een volle kilometer langs het Rivierenhof rijdt, waar niemand woont. Zocht MIVA misschien nieuwe klanten tussen de eenden en de ganzen?

PROTEST ZONDER GEVOLG.

Een eerste protest van het Borsbeekse gemeentebestuur helpt niet: om budgettaire redenen kan er niets gewijzigd worden. Op 3 sept. 1982 gaat de nieuwe toestand in voege; met de reizigers wordt geen rekening gehouden. Over de reizigersbegeleiding zullen we maar zwijgen, die was er gewoon niet. Voor de verlenging van lijn 12 was er een prachtige folder uitgegeven, en terecht. De Borsbeekse reizigers vonden alleen een vodge papier aan de haltepalen. De exploitatie blijkt nog krankzinniger te zijn dan verwacht: van een échte ringlijn is er geen sprake! In de plaats daarvan wordt er een erg ingewikkelde regeling geschapen.

Het best illustreren wij dat aan de hand van onderstaande foto.



Ab 596, vooraan op de foto, is als 19 van Antwerpen via Deurne-Noord aangekomen. Hij staat nu als 20 te wachten om opnieuw via Deurne-Noord naar Antwerpen te rijden. Ab 651 is als lijn 20 uit Antwerpen via Borgerhout en Deurne-Zuid aangekomen en neemt wachttijd, om als lijn 19 opnieuw via Borgerhout naar Antwerpen terug te rijden. Reizigers moeten bijgevolg overstappen. Op weekdagen 's avonds en op zondag moeten zij op de koop toe een kwartier wachten. Dat is natuurlijk geen ringlijn! De basisdienst bestaat uit een 20'-dienst met zes bussen. Op spitsuren worden er 8 bussen in een kwartierdienst ingezet.

PROTEST MET GEVOLG.

Ondertussen duurde het protest voort. Vele mensen schreven MIVA persoonlijk aan. Een petitie, door het gemeentebestuur van Borsbeek in het gedupeerde gebied verspreid, werd door 650 mensen ingevuld, ditmaal mét resultaat. Borsbeek kreeg zijn bus terug op 20 sept. 1982. De bussen rijden nu vanaf de Drakenhoflaan opnieuw via de Borsbeeksteenweg, de Robianostr., Groeningestraat en Aug. Van Putlei naar de Sprinkhaanstraat, Wenigerstraat en Eksterlaar, waar terug wordt aangesloten op het traject richting Deurne-Noord. Het eindpunt wordt genomen in de Wenigerstraat. Overstappen hoeft niet meer, en nu rijden er drie bussen op lijn 20: Wenigerstr. - Deurne-Noord - Antwerpen - Borgerhout - Wenigerstr., en drie bussen op lijn 19, zoals lijn 20 maar in omgekeerde richting.

ONZEKER BESTAAN.

Stilaan begonnen de reizigers aan de nieuwe toestand te wennen. In de eerste dagen reed er nauwelijks iemand mee op het nieuwe trajectgedeelte langs het Rivierenhof, maar na verloop van tijd vonden meer en meer mensen de weg naar de ringlijn. Die weg moesten de reizigers zelf vinden, want

enige commerciële aktie of reclame rond de nieuwe ringlijn werd niet gevoerd.

Intussen echter, bleef het voortbestaan van de ringlijn onzeker. Vanaf oktober 1982 verschijnen nieuwe busfilms in het stadsbeeld, en zijn deze van de lijnen 19 en 20 groen van kleur, met zwarte teksten.

Fr. Rooseveltplaats
19 Deurne
(Schotensteenweg)

Fr. Rooseveltplaats
20 Deurne
(De Villegasplein)

Met de nieuwe ringlijntoestand is op deze films duidelijk geen rekening gehouden. De films laten toe, op ieder ogenblik de oude regeling weer in te voeren. Rond het einde van 1982 kon je in de kranten de berichten lezen omtrent een mogelijke opheffing van de tweede Deurnse noord-zuidverbinding. MIVA had slechts een uitbatingsvergunning gekregen tot het einde van het jaar. Vermits de ringlijn een jaarlijkse meeruitgave van 400.000 fr. met zich bracht, wilde Brussel dat die kosten (elders) gerecupereerd zouden worden. Voorlopig bleef MIVA echter zonder vergunning verder rijden, want abonnementen hebben ook rechten.

AFSCHAFFING.

Uiteindelijk kwam het er dan toch van. Alhoewel er op de verbinding tussen de beide kernen van Deurne stilaan meer en meer mensen meereden - vooral tijdens de spits kon je van een goede bezetting spreken - moest de ringlijn er toch aan geloven, en met ingang van zondag 26.6.'83, was de ring niet meer gesloten. De laatste weken voor de afschaffing hebben controleurs op het traject tussen de Wenigerstr. en de Alfons Schneiderlaan nog koortsachtig en systematisch tellingen verricht, maar het mocht niet baten. Dit keer echter, was er wél reizigers begeleiding. Aan de halten werden overzichtelijke plannetjes met de nieuwe situatie opgehangen. Op 25 juni 1983 sloot ab 657 als laatste 19 de ring. De laatste 20 was ab 652.

DE HUIDIGE SITUATIE.

Sedert zondag 26 juni '83 rijden de bussen terug zoals vóór 3 sept. 1982, maar, er zijn twee kleine verschillen: In Deurne-Noord ligt het eindpunt op het einde van de Alf. Schneiderlaan, aan de Schotensteenweg. De vroegere rondrit via de Schotensteenweg en het Wim Saerensplein, werd omwille van de aanwezigheid van lijn 12, niet hersteld.

Een logische zaak overigens. De lijnvoering is nu als volgt: lijn 19 rijdt van het De Villegasplein in Borsbeek via Deurne - Zuid, Borgerhout en Antwerpen, naar de A.Schneiderlaan in Deurne-Noord. Daar wordt lijn 20 voorgedraaid voor de terugrit over hetzelfde traject. De lijnfilms moeten dus zowel in Deurne-Nd als in Borsbeek veranderd worden. De praktijk heeft al uitgewezen dat zulks voor sommige bestuurders een moeilijke opgave is, en kunt ge bussen zien rijden die vooraan en opzij lijn 19 filmen, en achteraan lijn 20. De dienst kan nu met vijf bussen gereden worden.

De ringlijn 19-20 heeft slechts een kort bestaan gekend, en daaruit is nogmaals gebleken hoe moeilijk het is om in ons stadsvervoer grote wijzigingen, en zeker verlengingen definitief door te voeren. Ondertussen blijft Borsbeek-Dorp hopen op een degelijke verbinding met het centrum van Antwerpen, maar ja, daarvoor moet eerst en vooral het perimeter-systeem herzien worden. Kunnen wij dan hopen op een buslijn 20 in het centrum van Borsbeek? Het doortrekken van lijn 11, een droom al van in de dertiger jaren, zal wellicht een té stoute droom zijn...

Borsbeek, augustus 1983
Peter Meukens.



Foto hierboven: Deurne, 14 mei 1983. Ab.601 op de Ruggeveldlaan langs het Rivierenhof, op lijn 19, rijdend in de richting Borsbeek-Borgerhout-Antwerpen. Nog slechts enkele dagen, want het einde is in het zicht. Foto:Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.

(vervolg van pagina 74 - VRIENDENKRING.)

ABONNEMENTSGELD 1984.

De bijdrage voor 1984 is behouden op 500fr. Wij zullen in nr 1-84 mededelen hoe precies de vooruitzichten zijn. Voor 1983 zijn de kosten ongeveer gedekt door de inkomsten. Het bestuur past bij uit eigen zak. Van het aantal abonnees zal afhangen of er weer vier, dan zes nummers van het tijdschrift zullen zijn. Dat zal wel iedereen begrijpen.

ABONNEMENTEN OP TIJDSCHRIFTEN VIA PROV:

Voor abonnementen op de volgende tijdschriften kunt U bij PROV terecht:

HET OPENBAAR VERVOER: gestencild maandblad, uitg. P.Kiers, Amsterdam, met bijdragen en actuele gebeurtenissen bij bedrijven in Nederland, België en het ruime Buitenland. Prijs; 240 fr. te storten op onze rekening: 412-6155551-09 van PROV-Baggenstraat 6, B-2200-Antwerpen-Borgerhout. (Uiterlijk 1.12.83)

HET SPOOR en MODERN TRAMWAY.

Voor beide tijdschriften was de prijs vorig jaar resp. 200 en 650 fr. Wij hebben nog geen prijzen voor 1984, maar wij treffen de volgende regeling:

Indien U zich wenst te abonneren op één van deze tijdschriften (of beide), dan meldt U dat schriftelijk aan de penningmeester. Van zodra de prijzen ons bekend zijn, wordt U door de Penningmeester een betalingsopdracht gezonden, die U dan op onze rekening kan voldoen. Wij schieten het bedrag voor U voor, want dat moet in Engeland betaald zijn, voor 15 december. Wij vragen U dus, uiterlijk op 1 december 83 onze penningmeester schriftelijk te verwittigen van uw bestelling. Zijn adres: Dhr Johnny DOBSON, Alf.Schneiderlaan 65, 2100 - Antwerpen-Deurne.

Wie meer inlichtingen wenst kan bellen naar de voorzitter op nr 03-236.04.92, nà 18u.

INTERNATIONAAL SPOORWEGSALON BRUSSEL.

Het internationaal spoorwegsalon, dat ieder jaar wordt ingericht door de KBVVS in het Centraalstation van Brussel, gaat dit jaar door van 29 oktober tot 13 november. Ieder jaar weer brengen tal van verenigingen daar hun mooiste kunnen naar voor. Modelbouw op grotere en kleinere schaal, en tevens is er de boekenstand, die enig is in België, voor wat de ruime keuze op het gebied van spoor- en tramwegliteratuur betreft. Aanraden daar even langs te lopen moest eigenlijk overbodig zijn, maar doe het toch maar!

KUSTLIJN IN BEELD.

Talrijk zijn de zichtkaarten die reeds verschenen met de nieuwe trams langs de kust. Wij komen hierop in ons volgend nummer terug. Weet echter: reeds een veertigtal verschillende opnamen zijn ter beschikking.

AKTUEEL EN AKTIEF ...

LANGS SPOORWEG- TRAM- EN BUSLIJNEN.

datum afsluiten : 20.08.1983.

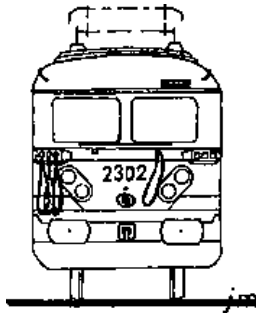
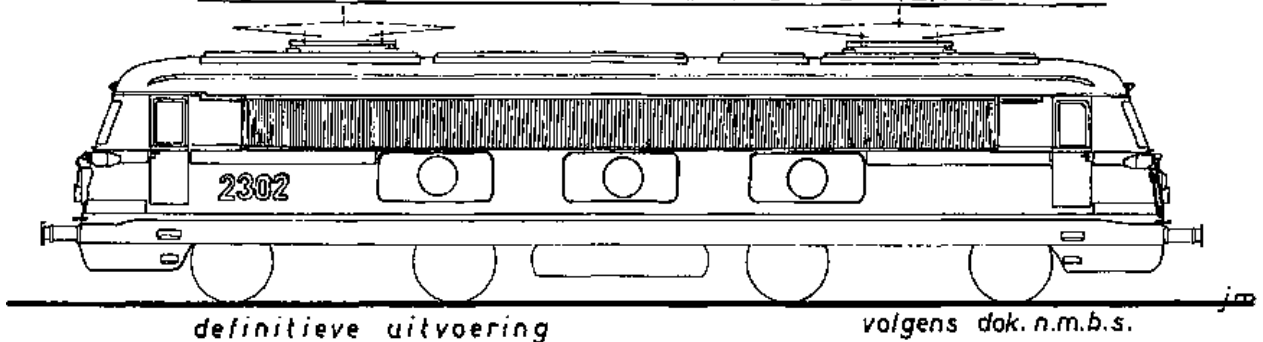
ROLLEND MATERIEEL

OMBOUW, VERBOUWINGEN, BUITEN-DIENST-STELLINGEN, AKTUALITEITEN.



In ons nummer 2 werd reeds gesproken over een planning tot ombouw van de bestaande ventilatie in de lokomotieven van de reeks 23. Ondertussen is dat plan uitgewerkt op een PROTOTYPE, nl de lokomotief 2302. Hieronder vindt men een schema met de definitieve uitvoering. De ombouw gebeurde in verschillende fasen.

PROTOTYPE NIEUWE OPSTELLING VENTILATIE R.23

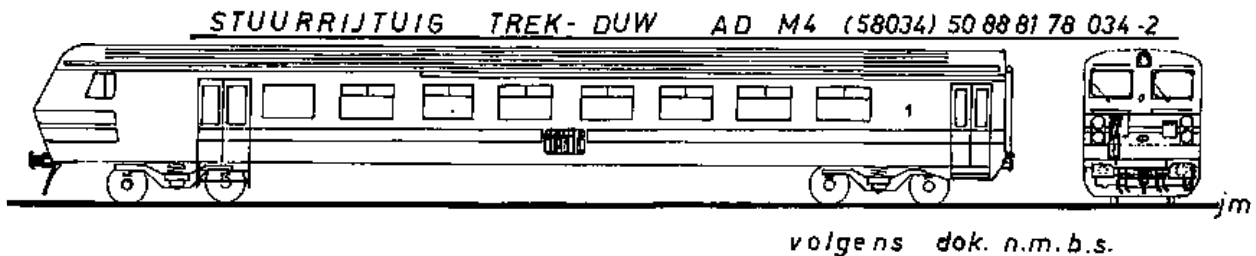


De 8 vensters uit het bovenste deel der langswanden werden uitgenomen en de ruiten gerecupereerd. De 6 luiken voor de ventilatie in de onderste helft der langswanden dienden afgedicht met versterkte platen, waarin een ronde opening werd voorzien om 6 van de 8 gerecupereerde ruiten in te passen. Bovenaan diende dan een afsnijding te gebeuren voor het inpassen van een doorlopende ventilatierooster zoals bij de reeks 27. De verschillende luiken voor deze rooster werden eveneens door de centrale werkplaats vervaardigd.

Deze ombouw gebeurde op een tijdspanne van 2 maand. Op 5-5-83 was de 2302 in de C.W. binnengekomen voor grote revisie en uitgerekend op 5-7-83 kwam zij zich terug presenteren in haar nieuw kleed. Ook werd er tevens op de kopvlakken een opstelling gemonteerd voor latere testen met lijnradio. Na diverse proeven op de werkplaats zelf reed de 2302 zijn proefrit naar Landen in het gezelschap van 2233 op 7-7-83. Van verdere proeven zal het nu afhangen of de volledige reeks van dit type zal omgebouwd worden of niet. (zie foto van de omgebouwde 2302 hiernaast).

HVM4 Nog een nieuwigheid welke te noteren viel was het buitenkomen van het eerste rijtuig van het type M4- AD welke was omgebouwd voor trek- duwtreinen gereden met elektrische lokomotieven van de reeks 27. Het betreft hier het rijtuig 50.88.81 78.034-2 (58034). Dit rijtuig werd eveneens door de zorgen van de C.W. Mechelen verbouwd en reed de eerste proefritten met hls 2704 op 14 en 15-7-83 tussen Muizen en Leuven. Het geheel is vrij sober gehouden. De stuurpost heeft zijn wijnrode kleur behouden en is enkel "afgebiesd" met twee vrij brede gele zichtbaarheidsbanden die verder doorlopen tot op de zijvlakken. De doorlopende witte band over de volledige lengte van het rijtuig werd afgebroken op de scheiding van de pakkagendeur. Nieuw is ook de aangebrachte koppelininstallatie. (zie ook foto hiernaast).

Tevens werd onderaan de kast van dit rijtuig ook een "baanruimer" aangebracht welke een grote overeenkomst vertoont met deze welke op de elektrische stellingen van het type 800 zijn gemonteerd. Er wordt verwacht met dit nieuwe materieel operationeel te zijn volgend jaar juni, met de ingang van de nieuwe dienstregeling. (IC- plan.)



29 Minder goed nieuws betreft het nu wel definitief buiten dienst stellen van de reeks 29. Deze oudjes welke reeds in 1975-76 op reserve werden gesteld, kwamen in 1979 terug meedraaien in het spoorweggebeuren wegens het nijpende tekort aan elektrische lokomotieven. Nu, enerzijds door de levering van de reeks 27 en anderzijds door een steeds schrijnender gebrek aan reserve-onderdelen blijft het niet langer verantwoord deze reeks in dienst te houden. Ook het opleiden van de bestuurders is een vrij kostelijke aangelegenheid, reden ook dat enkel nog personeel van de werkplaats Monceau met deze reeks van loks werd ingezet. Ook voor de klimatisatie van rijtuigen en het rangeerwerk in de bundels van Oostende, Brussel Zuid en Vorst zijn ze vervangen door lokomotieven van de reeks 28. Momenteel verblijven vrijwel alle overgebleven 29-ers in hun thuishaven (Ronet), waar er dient gewacht op verdere beslissing van wat er uiteindelijk met de loks zal gebeuren. Waarschijnlijk worden deze oudgedienden in schroot gesteld maar dan is het wel te hopen dat er toch één exemplaar zou bewaard blijven voor een toekomstig spoorwegmuseum. Of wie weet zien we over enkele jaren onze "flintstones" ergens rondrijden in een vreemd land ...

28 Zoals hierboven reeds aangehaald rijden de lokomotieven van de reeks 28 praktisch hun volledige dienst als rangeerlokomotieven in Oostende, Schaarbeek, Brussel Zuid en Vorst Rijtuigen. Ze hebben dus in feite het werk van hun oudere zussen overgenomen. Ter herinnering de grote lijnen uit dit geheel :

OOSTENDE : Hle 2801 rijdt aldaar geregelde ritten met de rijtuigstellen tussen de wijkbundels (kaai en Zeehaven) en het station.

BRUSSEL ZUID/VORST RIJTHUIGEN : Hle 2802, toegewezen aan Brussel Zuid, doet aldaar rangeerwerk en verzorgt het aan perron voeren van rijtuigstellen voor verschillende internationale treinen. Vooral in de namiddag is deze lok daarmee in de weer. Op donderdagen gaat zij zelfs op uitstap naar Schaarbeek tussen 18.30 en 20.00 uur voor het ophalen van autowagens die naar Vorst dienen overgebracht.

SCHAARBEEK : De overblijvende 2803 is principieel toegewezen aan de werkplaats elektrische tractie Schaarbeek voor het overbrengen van materieel tussen deze werkplaats en de C.W. Mechelen.

15/16 Vanaf volgend jaar zal de centrale werkplaats Mechelen geen revisies meer uitvoeren aan de meerstroomlokomotieven van de reeksen 15 en 16. (De Benelux 25.5-en blijven voorlopig nog wel in Mechelen). Hiermee sluit Mechelen dan ook weer een vrij belangrijk hoofdstuk af. De 1501 was de laatste lok van de reeks 15 welke passeerde in Mechelen. Van de reeks 16 worden nog de 1607 en 1604 verwacht voor tussenrevisie en het op punt stellen van het INDUSTRIE-systeem. In de toekomst gaan deze reeksen dan in onderhoud in de centrale werkplaats Salzinnes, waar de reeks 18 al geruime tijd zijn revisies ondergaat. Hierdoor komen dan ook de proefritten voor het uittesten van de 1.500 V op het N.S.- net tussen Roosendaal en Bergen op Zoom te vervallen. Bij deze misschien interessant om eens een kijkje te nemen in het inzetgebied van deze reeksen.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling (29-5-83) worden de meerstroomlokomotieven ingezet volgens onderstaande grafieken. De bovenste lijn hierin geeft de uren weer, terwijl men in de linkse kolom de dienstnummers terugvindt. De lok volgt de opgegeven treinen van 0 tot 24 uur. In de laatste kolom is de overgang vermeld, dit is het dienstnummer waaronder de volgende dag dient gereden. Een klein voorbeeld zal wellicht een en ander verduidelijken: We nemen uit de reeks 18 de lok met dienst 022. Deze sleept achtereenvolgens de treinen 288, 289, 319, 432 en als laatste van de dag trein 89. De volgende dag zal deze lok te vinden zijn aan de treinen voorzien onder dienstnummer 023. Valt echter wel op te merken dat gezien zowel de reeks 16 als 18 vierstroomloks zijn deze geregeld in elkaars dienstregeling rijden. Verder is er nog steeds voorzien dat de lok van het type 18 trein 432 sleept van Keulen tot Parijs. Dit is gedurende 5u35 onafgebroken in het getouw!!

[illegible]

20 Gezien het feit dat vastgesteld werd dat de verluchting van de stuurpost van de reeks 20 nog problemen gaf werd op de hle 2018 bij wijze van proef een bijkomende ventilatieroostertje gemonteerd op het front. Tussen de beide koplampen werd een kleine opening voorzien voor luchtinlaat. Hierdoor bleef er geen plaats meer voor het grote "B"-monogram. Dit werd dan vervangen door een piepklein exemplaar, juist onder het nummer. Temeer daar de ventilatie niet in het midden tussen de koplichten, maar langs de rechterkant is geplaatst, geeft deze lokomotief een vrij opvallend beeld.

00 Opmerkelijk was ook het verblijf van een ELEKTRISCH MOTORRIJTUIG in de centrale werkplaats Salzinnes. Begin juli werd het stel 029 in onderhoud en nazicht genomen omdat steeds klachten werden ontvangen over schokken. Gezien de op te sporen oorzaak niet onmiddellijk kon vastgesteld worden, werd het stel 029 overgebracht naar de werkplaats van Salzinnes. Aldaar was het immers mogelijk dat het elektronisch labo zich over de zaak zou buigen en alles grondig onderwerpen aan een letterlijke "doorlichting". Ondertussen is het stel terug in dienst gesteld en is het evenwel verholpen.

53 De omnummering van de reeks 53 naar 52 (waarover reeds vroeger bericht) is ondertussen wel degelijk een feit geworden. Terwijl de omgebouwde en met stoomketel voor de verwarming uitgeruste 5307 nog steeds onder dat nummer uit revisie kwam, werd de vroegere 5302 rechtstreeks hernummerd in 5215. Aan het oorspronkelijke plan voor omnummering diende immers een correctie aangebracht. Omdat het lang niet zeker werd genoemd dat alle loks 53 zouden worden omgebouwd, werd beslist de omnummering te laten worden in volgorde van in handname door Salzinnes. Hieruit volgt dat uiteindelijk de 5307 = 5214 werd. (Ondertussen ook reeds op de kast hernummerd door de zorgen van werkplaats Ronet zelf); de 5302 werd dan op zijn beurt 5215. De volgende 53-er wordt dan 5216 enz. Immers anders bestond de kans dat er twee reeksen van lokomotieven ontstonden waarin verschillende nummers ontbrekend waren. Nu beperkt zich dat enkel tot de reeks 53, en vormt de reeks 52 een mooi opeenvolgend geheel.

60/61 Met de reeks 60/61 gaat het stelselmatig op reserve en buitendienst-stellen steeds verder. Buiten de reeds afgevoerde hld voor afbraak in FAZ of FLU gaan ook op de eigenaarswerkplaatsen steeds meer nummers op het zijspoor. Deels nog voor de levering van onderdelen om de overblijvers aan de praat te houden, deels ook in afwachting voor sloop. Na het onverbidelijke einde zou de reeks voor een groot gedeelte zijn overgenomen door de reeks 62/63 (LNC en NK) terwijl de reeksen 52/53 zouden instaan op de werkplaats FEO voor het verzekeren der dienst. Er is dan ook een overname door elektrische lokomotieven op de geëlektrificeerde baanvakken. Vooralleer echter de sloophamer neerkomt worden sommige loks uit de reeks 60 gemerkt met een X (kruis) achter het nummer. Dit geeft de aanduiding dat de lok in feite gedeklasseerd is tot rangeerdiesel en dus niet meer mag gebruikt worden voor reizigerstreinen. In de meeste gevallen is dan ook de verwarmingsketel reeds gedemonteerd. De maximum snelheid is dan 80 km/u. en de meeste van deze loks worden bijgevolg aangewend voor het slepen van baan- en werktreinen. Op dit ogenblik hebben (of hebben gehad) de loks 6076, 6081, 6063, 6022, 6035 en 6103 deze merking. (Zie foto 6035X op de achterkaft.)

75 Met de aankomst van de 7502 zijn nu alle lokomotieven van de ex- 65- reeks op hun nieuwe verblijfplaats Antwerpen-Dam. Hiervan zijn de 7501, 7502, 7505 en 7506 in het geel. De 7503 en 7504 zijn groen, zij het dan in een onderling verschillende decoratie.

82 De rangeerdiesel- traktieeenheid 8275 werd op 12-8-83 door Antwerpen Dam afgehaald in Salzinnes. Deze lokomotief welke de bijnaam "het kalf" kreeg is in grote revisie geweest. Op vraag van Antwerpen bleef de lok ongewijzigd, tzt de kabine werd niet teruggeplaatst zoals vroeger reeds overwogen was. Ook de schildering werd niet veranderd, wel werden aan de kopbalken de geel/zwarte zichtbaarheidsstrepen aangebracht. Deze lokomotief welke steeds gekoppeld met een tweede 82-er in dienst is komt terug tot inzet op zijn vertrouwde plaats in de haven, nl. sektie BASANT en PETROL, voor het slepen der zware reeksen.

IN - EN ROND DE WERKHUIZEN.
CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

---HLE grote revisie: 2235, 2243
 2552(+atb)
 tussenrevisie: nihil
 herstellingen: 1608(indusie)
 diversen

---AM grote revisie: 189, 203, 201, 252
 tussenrevisie: 615, 951, 638
 herstellingen: 099, 510, 176, 819, 178
 diversen: 311 (deel ABD = 1/2°klasse + pakwagen)
 028 uitgebrand (schroot)

---AR grote revisie: 4604, ES104, draisine dienst baan 38025.716.60
 tussenrevisie: nihil
 diversen: 4329, 4335 (schroot)
 4317, 4323 (wacht beslissing)

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

---HLE grote revisie: 1804
 tussenrevisie: 2001, 2004
 diversen: 2604 (jh)

---HLD grote revisie: 5202, 5167, 6225, 5105, 6260
 tussenrevisie: nihil
 diversen: 5939, 5131, 5159, 6310 (wacht beslissing - ongeval Doornik)
 dieselmotor: 5160, 5130, 5946

---HLR grote revisie: 8250, 7307, 9203
 tussenrevisie: 7101 (+revisie kast)
 diversen: 8413
 dieselmotor: 7004, 8235

---[A F B R A A K] : 6103X, 6108, 7213, 7215, 6401, 6403, 6405
 reeds afgebroken door Salzinnes: 6017
 door Luttre : 6087, 6091, 6107, 6402 en
 7212

UITRITTEN.

---HLE nieuwe huisstijl : 2302 (+wijziging ventilatie/lijnradio)2553, 2233, 2242,
 1501, 1606, 1801, 2711, 2706
 oude schildering : 2002, 2018 (wijziging ventilatie stp), 2347, 2380

---HLD nieuwe huisstijl : 5110, 5185, 5215 (ex 5302), 5910, 6253, 6286, 6319,
 5914, 7502
 oude schildering : 5929, 6284, 6082

---HLR ("Z" schildering): 7320, 7349, 7367, 7402, 8212, 8275, 8426, 8458, 8466,
 9214, 7341, 8514, 8402, 8271

---AM nieuwe huisstijl : 164, 188, 198, 168, 200, 159, 209, 211, 206, 249, 516,
 036, 523, 248, 241, 607, 636, 534, 628, 170, 610, 537,
 634, 614, 082, 096, 606, 157, 029 (uitzonderlijk uit
 FAZ)

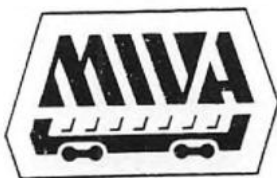
-ontvingen nieuwe binneninrichting : 596, 598
 -alle stellen type 800 zijn voorzien van baanruimer (car-catcher) in de
 periode van begin maart tot begin augustus.

LEVERING NIEUW MATERIEEL.

HLE reeks 27 : geleverd tot 2743 aan de stelplaats KINKEMPOIS
 AM reeks 82 : geleverd tot 358 aan de stelplaats OOSTENDE

Onderstaande foto's zijn ons bezorgd door de heer Jan Mahieu, en geven volgende voorstelling: Bovenaan: Proefrit van de 2302, prototype, (+ 2233) gekiekt in Muizen op 7 juli 1983.
Onderaan: omgebouwd rijtuig AD M4 als stuurstandrijtuig voor trek- en duwtreinen met lok. reeks 27. Het rijtuig is het nr 50-88-8178034-2. Muizen, 15 juli 1983.





Op 13 sept.83 kwam mw.200 gans hersteld, terug op de vertrouwde bodem van de Scheldestad. Het vervoer, enigszins bemoeilijkt door stakingsposten,

kwam verder ongehinderd aan op de Groenenhoek omstreeks het middaguur. Het lossen verliep zonder moeilijkheden, en eenmaal afgeladen, konden wij vol trots de restauratie bewonderen. Het was de bedoeling dit rijtuig op 17+18 sept. tentoon te stellen in de Kleine Hondstraat op Zurenborg, n.a.v. het eeuwfeest van de wijk en de parochie, maar stakersposten hebben dit voornemen gedwarsboemd. Uitgesteld? Graag hadden wij hierbij een foto afgedrukt, maar die zijn niet gereed op het ogenblik dat wij afsluiten, en ook dat houdt U dan maar te goed.

De MIVA heeft een nieuw dienstregelingenboekje uitgegeven voor 1983-'84. Handig, en slechts 30 fr. U kunt het bekomen in de Miva-verkoopspunten en in het Trefpunt-PrOV, op 8 oktober en de daaropvolgende tweede zaterdag van de maand.

De volgende rijtuigen zijn ondertussen op lijn verschenen in de nieuwe huisstijl: 2004-2005-2006-2047-2115 en 2116.

Ab. 590 is intussen gepromoveerd tot INFO bus, en rood geschilderd. Bovendien is ze voorzien van een digitaal film. Zij kan evenwel in de gewone reizigersdienst worden ingezet.

De spoorvernieuwingen op lijn 24, tussen het Mestputteke en Silsburg zijn ondertussen flink opgeschoten, en de laatste fase is reeds in uitvoering gesteld. Of de verlenging naar de Autolei (Krijgsbaan) of verder naar Fort II meteen onder handen wordt genomen is nog niet geweten. Wij trachten daar tegen het verschijnen van PrOV-Koerier 1-84 klaarheid in te scheppen.

Er zijn wel geruchten (!!!) dat omstreeks het jaareinde, of begin 1984, lijn 24 terug normaal zou gaan rijden, maar hierover is op dit ogenblik geen bevestiging te geven. Wij komen daar op terug.

Het pré-metrovak Schijnpoort - Sportpaleis heeft groen licht gekregen van de Regering. Men zal dus binnenkort met het boren van de tunnel kunnen beginnen, ten behoeve van de lijnen 3 en 12. Lijn 3 moet terug aan de oppervlakte komen op de eigen bedding van de brug over het Albertkanaal, en lijn 12 achter de bebouwing van de Ten Eekhovalei. Deze laatste uitrit is overigens al een hele tijd in aanbouw. Het ziet er echter naar uit dat de tunnel onder de Frankrijklei een werkelijke hinder gaat vormen voor de lijnen 12 en 24.



Een vrij algemene staking in het openbaar vervoer begon in Hene-gouwen op 9 september. Al spoedig lag in alle steden en bij de spoorwegen het vervoer lam.

Het is lang geleden dat de staking zo algemeen was, en zo bitter! Bij de Buurtspoorwegen reden de verpachte lijnen gedeeltelijk, want ook zij stonden onder bedreiging van de stakersposten. De toestand normaliseerde zich echter op 23 en 24 september 1983.

Lijn 1 rijdt op het ogenblik nog steeds tot aan het Lieveke. Het voetgangersbruggetje dat daar over het Lieveke lag is geschiedenis geworden. De werken tot het bouwen van een nieuwe brug zijn in uitvoering. De dreef die achter dat fameuse gewrocht lag in de richting van de Industrielaan in Evergem, is gerooid, en de eerste grondwerken voor de stratenbouw zijn uitgevoerd. Of lijn 1 naar Evergem wordt doorgetrokken is ondertussen nog niet duidelijk. Mensen uit de wijk bij het huidige eindpunt in Wondelgem vertelden ons dat de Staat, eigenaars van de Industrielaan, bezwaren maakt tegen het kruisen van deze laan. Petit pays, petits esprits! Wat hebben de Belgen, die achter de Industrielaan wonen dan wel misdaan? Betalen zij geen belastingen, of zijn die niet evenwaardig aan de centen van de overkant? Sukkelmentaliteit!

Tijdens de Gentse Feesten in juli, stond mw. 339 tentoongesteld bij het Belfort. Daarvoor was een stukje spoor in de straatstenen ingebouwd op de parkeerplaats voor het hoofdkantoor van de Politie. Het publiek, dat ruime belangstelling betoonde voor dit evenement, werd in het rijtuig ontvangen door de MIVG, en daar werden gratis netplannen uitgedeeld aan de bezoekers. Tegelijkertijd liep in het Stadhuis een tentoonstelling over het openbaar vervoer in de Arteveldestad. Ook hier was massale belangstelling, en het gans vernieuwde stadhuis deed de bezoekers alle eer aan. In de inkomhal van het Stadhuis stond de kop van mw. 330 opgesteld met film van lijn 4. Dit juweeltje is eigendom van onze abonnée, de heer Achiel Rijckaert. Hij mag trots zijn op dit bezit, en hopelijk zien wij het nog eens weer. Betrekkingen met het Publiek? Dat was van de bovenste plank! Overduidelijk was hier wel dat de doorsnee-burger zulke initiatieven waardeert, en terecht. Méér van dat graag! De foto hiernaast, genomen op 24 juli '83 toont ons de tentoongestelde tram. De foto hoort thuis in de Archieven Eigen Baan.



N.M.V.B.

De eerste POPtram van de N.M.V.B. maakte zijn opwachting aan de Kust, tijdens de vakantieperiode juli-augustus 1983. De 6030 was de uitverkorene, en hij reed tussen Oostende en De Panne op 9,16,21 en 24 juli, en 7,13,20 & 27 augustus. Van Oostende naar Knokke werd gereden op 10,17 en 23 juli, en 6,14,15,21&28 augustus. Op 20 augustus echter werd het rijtuig in Nieuwpoort betrokken in een botsing met een ander rijtuig, en toen was het uit met de pret. De tram was gehuurd door de brouwerij Maes-Waarloos, en mits inlevering van zes kroonkurken van dat merkvocht, kon men gratis meerijden, en bovendien nog een glaasje bier aangeboden krijgen. De 6030 staat op dit ogenblik in de stp.Oostende-station, met slechts één Scharfenbergkoppeling. Verder is er geen zichtbare schade.

In stp.Oostende-station is ondertussen ook een wasinstelling voor de tram gekomen, gelegen aan de kant van de Brandariskaai.

Tegen volgend badseizoen wil de NMVB klaar zijn met de vernieuwing van de kustlijn. De sporen dienen nog vernieuwd te worden in de doortocht van Nieuwpoort, Oostduinkerke, Sint-Idesbald, Koksijde en De Panne. De bovenleiding moet nog vernieuwd worden in Nieuwpoort, Koksijde en De Panne. Verder moeten ook de sporen nog vernieuwd worden over de ganse doortocht van Middelkerke.

De onderstations zijn eveneens vernieuwd, en proeven met grasbezaaiing van de tramlijn zijn in verschillende badplaatsen ondernomen. De nieuwe rijtuigen zijn ondertussen genoeg bekend bij onze lezers. Zij vervangen geleidelijk aan de 6100-reeks, die ondertussen naar Henegouwen wordt overgeheveld. Rijtuigen van de reeks 6000-6050 bieden plaats aan 59 zittende- en 58 staande reizigers. Zij rijden aan een commerciële snelheid van 35 km/u.terwijl de topsnelheid 75 Km/u. is. Geregeld hebben wij met de auto vastgesteld dat zij op rechte stukken rustig 80 km. halen.

Tariefzones zijn sedert 1 sept.1981 ingesteld, en strippenkaarten zijn tijdens het seizoen vrijwel overal aan de kust te koop. In de stations kan men daarenboven altijd terecht. Na het seizoen 1982 werd de frekwentie verdubbeld, zodat er nu alle dagen gereden wordt om het half uur. In juli en augustus wordt dan een kwartierdienst gereden.

In de toekomst zijn nog verbeteringen te verwachten, o.a. het optrekken van een nieuwe stelplaats bij het NMVB-station van Oostende-kaai, met een nieuw technisch en administratief centrum. Aan de zwaarste halten zullen automaten voor tramkaartjes worden geplaatst. Daarenboven zal naar het voorbeeld van de MIVA, in toestellen worden voorzien, waarbij de reiziger kan vaststellen hoelang hij nog moet wachten voor dat de volgende tram "zijn" halte aandoet.

Tenslotte is er dan nog de verlenging van de lijn van De Panne naar het station van Adinkerke, waarmee men denkt aan te vangen in de lente van 1984. Eindelijk?

HENEGOUWEN.

Het vernieuwde vak van 4 km, tussen Courcelles (Trieux) en Trazegnies-Ecoles van lijn 80 is op 18 april 1983 in dienst genomen. Die dag nam de tram terug bezit van de sporen en werd de vervangende pendelbus opgeheven.

Zoals wij reeds meldde, had de opening van de sectie Beaux Arts - Damprémy plaats op 24 mei. Met het ingaan van de zomerdienst op 29, konden de reizigers van het nieuwe stuk lichte metro gebruik maken. De lijnen 80, 89 en 90 bereden toen het nieuwe traject, dat via de Chaussée de Mons met het andere reeds bestaande nieuwe stuk tussen Landelies en Fontaine l'Eveque verbonden werd. Tussen Marchienne au Pont (Staalfabrieken) en Landelies wordt echter nog de oude lijn bereden. Het in gebruik nemen van het station Beaux Arts had enkele konsekventies voor de tramdiensten, die wij hierna even overlopen.

LIJN 92: Deze is afgeschaft tussen Charleroi en Thuin. Thuin wordt nu bediend door lijn 91: Anderlues - Thuin. Een lijn die vroeger tijdens de vakantiedienst ingesteld werd, maar die sedert een tweetal jaar niet meer opereerde, omdat dan ook lijn 92 integraal hebouden bleef. Lijn 91 bedient nu Anderlues-Jonction (stp.) tijdens de week, en op de weekeinden wordt ze verlengd naar Anderlues-Monument. Aanvankelijk bestond de bedoeling om de lijnen 30 en 91 aan elkaar te koppelen, maar dat is dus niet doorgegaan. Deze beide lijnen worden nu als enigen, bediend met oud, niet verbouwd materieel, type S.

LIJN 41 en LIJN 80: beide lijnen zijn nu verlengd van Beaux Arts naar Charleroi-Zuid in die zin dat lijn 41 de verbinding altijd onderhoudt, en lijn 80 tijdens de eerste vijf dagen van de week. In juli en augustus, en tijdens de weekeinden wordt de dienst ingekort tot Beaux Arts. Het ingezette materieel is type S en SJ. Lijn 80 heeft geen bijwagens meer.

LIJNEN 89 EN 90: worden bediend met gelede motorwagens type 6100. De 89 rijdt tot Beaux Arts, en de 90 is verlengd naar het Zuidstation tijdens de eerste vijf dagen van de week. Op de weekeinden en in juli-augustus is de dienst beperkt tot Beaux Arts. De 90 rijdt in Anderlues nu niet meer via de stelplaats, maar zoals vroeger, direkt langs de Chaussée de Mons naar het Monument en verder naar Binche en La Louvière. Lijn 89 rijdt om beurten met een rijtuig direkt via de ex.92 naar de stelplaats (Jonction) waar aansluiting is met lijn 91 naar Thuin. Het volgende rijtuig rijdt dan via Monument de lus naar de stelplaats en terug naar Charleroi.

LIJNEN 30, 57, 62 en 63: nagenoeg ongewijzigd.

LIJN 43: deze versterkingslijn van 41, rijdt tijdens de schooldagen tussen Charleroi-Sud (16u.25) en Roux-Plomcot (16u.55). De terugrit geschiedt met film DEPOT, via 1.80. LIJN 84: Sedert 18 apr.83 is lijn 84 terug in dienst gekomen, met één enkele rit tussen Trazegnies-Dépôt (7u.35) en Charleroi-Beaux Arts, (8u.10).

Verder zijn er enkele versterkingsdiensten tussen Charleroi Beaux Arts en Trazegnies-dépôt, via lijn 41, en tussen Charleroi-Beaux Arts en Trazegnies-Ecoles via lijn 80. Deze diensten rijden om de afwezigheid van bijwagens op te vangen. Verder zijn er nog enkele versterkingsdiensten op lijn 90 tussen Anderlues-stp. en La Louvière. Die rijden als lijn 93! Een versterkingsdienst rijdt eveneens tussen La Louvière en Trivières onder film "SPECIAL"

Nog enkele extra-diensten: Trazegnies-dépôt (15u.05) naar Jumet-dépôt (15u.35) met film SPECIAL, en Jumet-stp (15u.55) naar Souvret-Forrières (16u.24) als lijn 57.

De terugrit geschiedt rechtstreeks en zonder reizigers, met film SPECIAL, via lijn 84, naar Charleroi-Beaux Arts. In Beaux Arts vertrekt deze tram terug als lijn 41 om 16u.54, met aankomst in Trazegnies-Dépôt om 17u.38.

FILMS VAN DE GELEDE RIJTUIGEN TYPE 6100.

Rood	D E P O T	letters: wit
wit	S P E C I A L	rode letters
rood	CHARLEROI 62	GOSSELIES rood
	SUD	CALVAIRE
blauw	CHARLEROI 89	ANDERLUES groen
	BEAUX ARTS	JONCTION
	CHARLEROI	ANDERLUES
blauw	BEAUX ARTS 90	LA LOUVIERE bruin
	SUD	
rood	ANDERLUES 93	LA LOUVIERE bruin
geel	BEAUX ARTS 59	SUD geel

Toelichting: de lijnummers zijn zwart op witte achtergrond, behalve voor lijn 59, dat geel is op zwarte achtergrond. Lijn 59 is gezien als versterking voor markten en manifestaties in het Palais des Expositions.

MATERIEEL.

Van Oostende zijn naar Henegouwen overgebracht mw.S 9115. Onder dit nummer is hij vreemd in de streek, maar zijn oude nummer is: 10261, en als dusdanig hoorde hij in de Borinage thuis. In april 1972 ging de 10261 naar de kust, waar hij later 9115 werd.

Verder kwamen uit Oostende aan: 6104, 6110, 6118, 6133, 6134, 6143 en 6146.

Aan het begin van de vakantie 1983, was de materiëleverdeling als volgt:

CHARLEROI:

T.S-Metro: 9120 - 9121 - 9123 - 9124 -
9127 - 9128 - 9129 - 9130 -
9131 - 9132 - 9133 - 9137 -
9138 - 9139 - 9142 - 9143 -
9144 - 9145 - 9146 - 9150 -
9157 - 9158 .

Type S-J: 9170 - -71 -72 -73 -74 -75 -
-76 - 77 - 78 -79 -80 en 9184.

Type BN: 6100 - 6104 - 6110 - 6112 -
6113.

De lijnen 41, 43, 57, 62, 63, 78, 80 en 84 worden bediend door type S-metro.

Dezelfde lijnen, behalve lijn 84, hebben eveneens type S.J tot inzet, terwijl de reeks type 6100, de lijnen 62 en 89 bedient.

ANDERLUES:

Type S: 9036 - 9053 - 9060 - 9061 - 9081, die op de lijnen 30 en 31 rijden;

Type S: 9056 - 9057 - 9058 - 9059 -
9063 - 9064 - 9074 - 9075, voor de lijnen 30, 31 en 91.

Deze motorwagens zijn uitgerust met automatische deurbediening aan kant tegenspoor.

Type BN: 6114-6115-6116-6118-6121-6122-6123-6129-6130-6133-6134-6135-6136-6140-6141-6142-6143-6145-6146-6147-6148.
Deze rijtuigen rijden op de lijnen 89, 90 en 93.

LA LOUVIERE:

Type S: 9031-9035-9040-9048-9051-9052-9067-9068-9069-9070-9071-9072-9079-9083-9091-9096-9103-9108-9109-9110-9115, voor lijnen 30-31 en schooldiensten.
T.S-metro: 9136-9140-9141-9148-9149-9151-9152-9153-9154-9155-9156-9159-9160-9161, en 9162, voor lijn 80.
Type BN: 6150 - 6151 - 6152 - 6153 +6154 voor de lijnen 90 en 93.

Bijzonderheden: De verdeling van de BN-trams is slechts theoretisch, want deze, toegevoegd aan stp Charleroi staan in werkelijkheid in Jumet, omdat stp Charleroi (nog) niet toegankelijk is voor gelede rijtuigen. Lijn 80 is ook niet meer alléén bediend door stp. La Louvière: er rijden enkele rijtuigen op van Charleroi. Versterkingsdiensten Charleroi-Trazegnies worden vaak bediend door type S.J. Tijdens de avonden gaan rijtuigen van lijn 80 over op lijn 30, en zo kan men dus daar verbouwd materieel in dienst zien.

INAKTIEVE RESERVE:

La Louvière: 9050;

Charleroi: 9092 - 9099;

Jumet: 9042 - 9049 - 9078 - 9084 - 9089.

BUITEN DIENST EN / OF GEDEKLASSEERD:

Mw. 9085 is gedeclineerd;

Mw. 9090 is volledig vernield als gevolg van een aanrijding in Chapelle, op 25.4.1983. In Jumet worden de 9126 en de 9147 verbouwd tot type S-J. De 9071 heeft een Stemannpanto.

De foto hieronder toont ons S-9075 op lijn 41 aan het eindpunt Eden in Charleroi, op 24 mei 1983, dag dat het station Beaux Arts in dienst werd genomen, en enkele dagen voor het definitieve einde van Eden!



ANTWERPS TRAM- EN BUSMUSEUM - EDEGEM.

NIEUWE AANWINST:AUTOBUS KRUGER 155.

Sedert zaterdag 13 augustus 1983 is het museum verrijkt met een bus van de firma Autobus Kruger p.v.b.a. uit Lier, nl. de in 1963 gebouwde 155. Kruger-Lier exploiteert sinds 1924 verschillende buslijnen, en is één der oudste buspachters uit de provincie Antwerpen. Dank zij de medewerking van de firma's Autobus Kruger, DAF-Trucks-Daf-België NV uit Aartselaar, DAF-Trucks-Garage Anthonis uit Lier, en enkele bekwame vrijwilligers, kon deze bus volledig gerestaureerd worden. De 155 heeft een geriveerd koetswerk van de in 1977 verdwenen autobuskonstruktie "Carrosserie BOSTOVO" (Stoelen) uit Lier, (konstruktienummer 290) en gebouwd op een chassis met motor merk DAF, type TE 162 DS 605. De bus is geschilderd in de groene kleur van de vroegere bussen van de NMBS, die vanaf 1977 geleidelijk verdween n.a.v. de overname van de buslijnen door de N.M.V.B. De 155 heeft een lengte van 11m.80 en telt 48 zit- en 32 staanplaatsen. Ze is rijvaardig. Naar aanleiding van de nieuwe aanwinst werd een kleine stand uitgebouwd die bij middel van vijftien foto's, een evolutie geeft over het buspark van de "AUTOBUS KRUGER".

Het museum beschikt thans over:

vijf elektrische motorwagens, twee bijwagens en vijf autobussen.

De 25.000^e bezoeker van het Tram- en Busmuseum sedert de opening op 12.6.'82, werd opgetekend op 21 juli 1983.

Tussen Pasen '83 en 15 augustus '83 brachten reeds 9303 belangstellenden een bezoek.
E. Keutgens.

Foto hieronder: Ab.155 in Edegem. Archief E.Keutgens.



INHOUD VAN DIT NUMMER:

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

DE STADSTRAM VAN MECHELEN. (IV)

RINGLIJN 19-20 IN ANTWERPEN, een kort maar bewogen bestaan.

Aktiviteiten en aktualiteiten: BIJ DE BEDRIJVEN.

VRIENDENKRING PROV.

MUSEUMBERICHTEN UIT EDEGEM: Krugerbuss 155 aangekomen.



Foto Slotpagina: Hlz. 6035 X, gedeklasseerde lijndiesellokomotief, gefotografeerd in Kinkempois op 9 juli 1983. De X achter het nummer van de lokomotief duidt de deklassering aan. Foto: Jan Mahieu.