

proV koerier

1-84



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 412-615551-09, van
ProV - Baggenstraat 6, 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-bank Ossendrecht & Putte,
ten gunste van rekening 1405-62648 van ProV-ANTWERPEN-Borgerhout.
Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande en
schriftelijke toelating van de uitgever.
Ondertekende teksten blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur.

Foto voorpagina: station Waterloo met nieuw treinstel voor Marokko
op proefrit op 18 nov.1983. Foto: Th. Heylen.

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

ABONNEMENTSGELDEN 1984.

Ongeveer vier-vijfden van onze abonnees heeft spontaan aanbetaald voor de jaargang 1984. Wij zijn daar zeer erkentelijk voor, en vragen aan diegenen die zich nog niet in regel stelden, dat meteen te doen. Veel tijd gaat immers verloren aan het bestendig nazien en bijwerken van de lijsten. Onze penningmeester zal er U dankbaar voor zijn. Uw bijdrage is, net als vorig jaar, vastgesteld op 500 fr., over te schrijven of te storten op onze rekening 412.6155551.09 van ProV-Antwerpen.

ProV - KOERIER 1984.

In 1984 voorzien wij vier nummers van ons tijdschrift, plus de kalender 1985. Het is niet uitgesloten dat tijdens dit jaar toch een extra inspanning gedaan zal worden om de kontakten tussen abonnees onderling te verbeteren. Daarom sluiten wij niet uit dat supplementaire berichten zullen toegevoegd worden op het ogenblik dat zich de noodzaak daartoe voordoet, maar daar komen wij op terug.

ProV-VERGADERINGEN.

Met ingang van februari 1984 is, voor wat dit jaar betreft, weer een maandelijkse vergadering voorzien, met uitzondering van de maand augustus. De eerste bijeenkomst in 1984 gaat door op vrijdag 24 februari, om 20 uur, E N . . . met ingang van nu, worden onze bijeenkomsten gehouden in het zaaltje op de eerste verdieping van: HET BLAZOEN, Osysstraat 5, -ANTWERPEN. In deze mooie en stemmige zaal, is slechts plaats voor 45 man! Als gevolg daarvan, en om tot een zekere verdeling te komen, worden in principe, afwisselend tram- en spoorwegvergaderingen gehouden. Dat betekent niet dat onze bijeenkomsten niet voor iedereen toegankelijk zijn, integendeel! Gebleken is echter dat het meerendeel van onze abonnees, zich toch specifiek aan welbepaalde onderwerpen interesseert, zodat als gevolg van de beschikbare ruimte, een zekere spreiding zich opdringt. Wij willen, met uw goedvinden, dit experiment wagen.

PROGRAMMA VAN 24 FEBRUARI 1984.

Op 24 februari dus, 20 uur, Café BLAZOEN, Osysstraat 5, 1° verdieping, een prachtige dia-voordracht door de voorzitter, over... NMVB-Antwerpen en MIVA in de vijftiger jaren. Deze dia's zijn van foto's uit die tijd afgenomen, en zijn dus uiteraard in zwart-wit. Nochtans, wat U te zien krijgt is werkelijk om te likkebaarden! Komen!

EN VERDER...

moeten wij even afwachten wat de programma's van de eerst volgende maanden te bieden hebben. Wij zullen alvast trachten om op 24 feb. mede te delen wat er voorzien is voor maart en april. Vanaf mei vindt U dan wel weer een overzicht in de ProV-Koerier. Het lange zoeken en plotse vinden van een nieuwe vergaderzaal heeft wel één en ander in de war gestuurd, maar dat wordt in de kortste keren weer goedge maakt. De volgende vergaderingen vinden plaats op het genoemde adres, op volgende dagen: te noteren: vrijdag 23 maart 1984 - 4° vrijdag!, verder: de laatste vrijdag van elke maand, dus: vrijdag 27 april; vrijdag 25 mei; vrijdag 29 juni; vrijdag 27 juli; vrijdag 28 september; vrijdag 26 oktober; vrijdag 30 november, en vrijdag 28 december. In augustus is er, zoals gezegd, géén vergadering. De Osysstraat is de straat links van het Kon. Atheneum op het Rooseveltplein, wanneer U er met het gezicht naartoe gekeerd staat. Gemakkelijk!

TREFPUNT - ProV.

Zoals voorheen, is onze winkel, voortaan Trefpunt ProV geheten, open voor onze abonnees op de tweede zaterdag van elke maand, tussen 14 en 17 uur, ook als dat de dag voor een feestdag zou zijn. In de maanden juni, juli en augustus blijft de zaak gesloten vanwege de dan té geringe belangstelling. Een beperkte verkoop gaat dan echter door in het Antwerps Tram- en busmuseum te Edegem. Mocht U echter alsnog iets nodig hebben, dan kunt U, tijdens de maanden juli en augustus contact opnemen met de voorzitter, en dan wordt U geholpen! Wij zijn echt gelukkig U weer goede beschikkingen te kunnen mededelen, en zoals altijd, rekenen wij ten volle op U allemaal!

(zie vervolg blz. 23)

VIJFTIG JAAR GELEDEN...

PER TREIN DOOR BELGIE.

REPORTAGE DOOR H.G.HESSELINK.

De twaaalfde dag begon met een tramrit naar het Zuidstation, vanwaar wij om 7u.36 met de omnibus over Klabbeek en Ronquières, waarvan toen nog bijna niemand had gehoord, om 9u.00 in Ecaussines-Carrières aankwamen. Daar hadden we ruim een uur tijd, voldoende om de steengroeven met hun lokomotieven te bekijken, terwijl ook het groot spoor allerlei bood. Om 10u.17 ging de reis verder, via 's Gravenbrakel, Edingen, Geraardsbergen en Zottegem. In beide laatstgenoemde plaatsen was het kruis van treinen weer compleet, zodat wij telkens van drie lokomotieven weer de stelplaats konden vaststellen, afgezien natuurlijk van wat we verder zagen. Om 13u.10 werd de reis voortgezet. Op lijn 89 reden in die dagen over het hele traject, tien treinen, waarvan twee bloks, twee halfdoorgaande- en zes omnibus-treinen op deeltrajekten. Om 14u.07 stapten wij af in Anzegem, waar een type 11 (vierkante schoorsteen) met enkele rijtuigen van het alleroudste soort gereed stond, om ons via Waregem naar Ingelmunster (15u.02-15u.09) te brengen. Dit was nu eens een échte, wat de Duitsers zo graag noemen, "Bimmelbahn". Kortrijk werd bereikt om 15u.26, en om 16u.11 ging de rit weer verder via Moeskroen naar Doornik. In Moeskroen was een 202 tenderlokomotief van de Nord te zien, één van de veertien die in 1914 oorspronkelijk voor Nederland waren bestemd. Zij werden toen echter door de Engelse ROD (Railway Operation Division) in beslag genomen en naar Frankrijk overgebracht, waar zij na de oorlog gebleven zijn. Om 17u.23 werd Doornik bereikt, waar om 17u.59 de trein uit Boulogne en Calais aankwam; deze boottrein ging om 18u.10, met stops in Leuze, Aat en Edingen, verder, en kwam aan om 19u.42 in Brussel-Noord. Ook hier willen we een stukje historie in herinnering brengen. Op dezelfde boot waarop onze trein in Calais aansloot, sloot ook de Pulmann - Expres Calais-Brussel aan, met slaaprijtuigen Calais-Berlijn en Calais-Warschau. Deze kwam steeds aan in Brussel-Nd om 17u.28, waar de slaaprijtuigen om 21u.00 in de Noord-expres verder gingen, richting Herbesthal. In die dagen nam men dat zonder meer, en werd voor de reizigers een kleine exkursie door Brussel georganiseerd, iets waarvoor men graag de tijd nam. In omgekeerde richting

bedroeg het oponthoud slechts een uur. Deze trein, die slechts in Doornik en Rijsel-St-André stopte, had twee bijzonderheden: 1- Hij reed van Brussel-Nd via Brussel-Leopoldswijk, met stop aldaar, dus via Etterbeek, naar Halle en Doornik en deed Rijsel-Centraalstation niet aan; (Kopstation)

2- Hij werd van Brussel naar Calais door één en dezelfde type 9 van stelplaats Brussel-Noord gereden. Het is zelfs voorgekomen dat bij zware storm, de boot van Dover niet in Calais kon binnenvaren, en naar Boulogne diende afgeleid te worden. Bij zulke gelegenheid werden trein én lokomotief ook naar Boulogne afgeleid, zodat de trein toen daar begon.

De dienstregeling: Brussel-Nd vertr. 10u.05, aankomst Calais: 13u.10, vertrek: 14u.25, aankomst Brussel-Noord: 17u.28.

De overgang in Calais was dus maar 75 minuten, in welke tijd de lokomotief ook nog van de haven naar het depot en terug moest rijden, draaien en restaureren.

Het personeel had weliswaar rust, maar degenen die dit werk moesten doen, hadden daar eigenlijk te weinig tijd voor. Daartegenover stond dat de trein vrij licht was, vier à vijf rijtuigen, zodat personeel en lokomotief geen bovenmatige inspanningen hoefden te leveren, hoewel de gemiddelde snelheid zeker 100 km/u. bedroeg.

DAG DERTIEN was er een van lange adem: om 6u.58 van Noord via Libramont naar Bertrix: 10u.58 - 11u.12. Wij stapten dan over op de trein naar Houyet. De hiermee te berijden lijn was in stukken en brokken reeds in de jaren 1880 en 1898-99 geopend, met het doel - toen al! - daarover een deel van het goederenvervoer van de Luxemburgse lijn af te leiden. Daar de hellingen beperkt zijn gehouden, heeft de lijn vele en diepe insnijdingen en zijn er ook een aantal grote viadukten gebouwd moeten worden. Ook uit het oogpunt van natuurschoon is zij zeer de moeite waard. Het reizigersverkeer heeft zich in de loop der jaren maar langzaam ontwikkeld. Toen echter in 1933 Beauraing tot bedevaartsoord werd verklaard, liep het aantal reizigers tussen (Dinant-)Houyet en Beauraing sprongsgewijze omhoog, tot de toering-car kwam. Ik herinner mij nog

een augustusavond, toen over de lijn Naman-Dinant-Bertrix niet minder dan negen extratreinen uit alle delen van België kwamen, alle bestaande uit de befaamde drie-assige rijtuigen, getrokken door lokomotieven die meestal uit het depot kwamen, waar de trein begon. Later werd dat anders, toen de spoorwegen adverteerden met de kreet: "Pélérins, pour vos pèlerinages, prenez le train-radio!" Waar de blok-rijtuigen Antwerpen-Brussel toen al niet goed voor waren! Van het mediteren, dat je toch van een pelgrim mag verwachten, zal dank zij de radio, wel niet veel terecht zijn gekomen.

Als enige spoorwegliefhebbers stonden wij die zondagavond in Dinant, temidden van diverse spoorwegpieten, die met grafieken in de hand stonden te kijken of alles wel klopte, en ons met argwanende ogen bekeken. Alle treinen moesten daar stoppen, om voor het traject naar Namen, een piloot van de Nord-Belge aan boord te nemen. In Houyet (12u.53 - 12u.59) stapten we over in een door een type 8 getrokken trein uit Jemelle, die ons via Dinant (vier treinen gelijktijdig!) en Anhée naar Mettet (14u.34 - 15u.13) en Acoz (15u.40-15u.54) naar Florennes bracht. Ook Florennes was een "hoogburcht" van type 11. Afgezien van enige goederentreinen, vertrok er achttien maal een dergelijke lokomotief, en nog eens dertien maal een type 41, samen over zeven lijnen!

Van Florennes naar Walcourt waren er zelfs twee routes, waarover in verband met de aansluitingen in Walcourt, de treinen meestal gelijktijdig reden. Zo hadden wij de keuze tussen 17u.34 en 17u.39. Drie kilometer vòòr Walcourt, te Vogenée-meer onherbergzaamheid dan gehucht tussen de bergen- kwamen beide lijnen weer bijeen. Om 19u.10 bracht een type 16 ons in Charleroi-Sud, juist op tijd om de half-doorgaande trein naar Brussel-Zuid, aankomst 20u.21 te nemen. Dat was altijd een interessante trein voor ons, daar wij door de jaren heen, vlak na vertrek in Marchienne au Pont, op één van de vele mijnrakkordementen een door een type 51, met als voorspan een achteruitrijdende type 25, getrokken goederentrein tegenkwamen. Om 20u.21 stapten we af in Brussel-Zuid, wenkten type 64 een vaarwel toe, en stapten op een rijtuig van lijn 58.

DE VEERTIENDE DAG besteedden wij in de vierhoek Brussel-Bergen-Charleroi-Namen, met randgebieden. De reis verliep als volgt: Brussel-Nd, vertrek 6u.50, Leuven: 7u.24/7u.31, Ottignies 8u.07-8u.27, Manage 9u.57-10u.29, Warquignies - St-Ghislain 12u.51-13u.00, Quaregnon-Bergen 13u.22 - 14u.06, La Louvière 14u.48-14u.53, Piéton 15u.24-15u.27, Lambusart 16u.45-17u.25, Tamines 17u.35-17u.48 -

Charleroi-Bergen 19u.18-19u.53, en aankomst in Brussel-Zuid om 21u.14.

Bij de onderstaande foto's:

Boven: Edingen, lok.6585 (later:64085) komt binnen met reizigerstrein.

Midden: lok. 906 met Pullmantrein Calais-Brussel, op 1 aug.1938, in Calais.

Onder: Binnenzicht van het station Aat, omstreeks 1906. Onderstaande foto's: Archief van de auteur.



Naast de spoorweglokomotieven, waren het vooral de mijn- en industrielokomotieven die ons boeiden. Helaas hebben wij in die dagen, ook hier niet, het idee gehad om ze te fotograferen, maar gelukkig is daar tussen 1960 en 1965 per auto nog wat aan gedaan. Daarmee verband houdende, keken wij ons ook de ogen uit op de talloze spoordriehoeken en dubbelverbindingen, die er alle even bereden uitzagen. Van al dat heerlijk bleef vrijwel niets over!

Tot nu toe sprak ik nog niet over de tunnel in de lijn Bergen-Brussel tussen 's Gravenbrakel en Hennuyères. Deze tunnel was enkelsporig, en alle treinen, - ook de "non-stop" treinen Parijs-Brussel - moesten er voor stoppen om een piloot op te nemen, een soort levende veiligheidsstaf dus. Uiteraard werd ook aan de andere zijde van de tunnel gestopt om de piloot er af te zetten.

Bij de onderstaande foto's: (Archief van de Schrijver):

Boven: Het station Anseremme, met reizigerstrein, getrokken door een lok. type 16, op weg naar Houyet.

Onder: Een radio-trein voor pelgrims, bij vertrek uit Brussel-Noord, omstreeks 1934.



Bovenstaande foto's: (Archief van de Auteur):

Boven: Een lok. type 81 rangeert, Station Walcourt.

Midden: Charleroi-7 aug.1933, lok.1604 aan reizigers-trein voor vertrek in richting Walcourt.

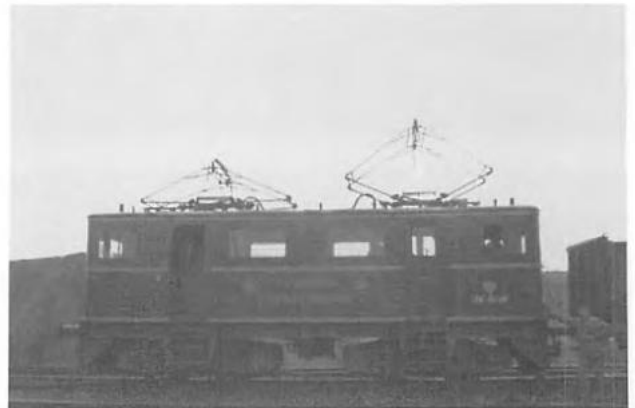
Onder: Charleroi-Sud, anex gare Latérale. Een reizigersstel en goederenwagens in vroeger dagen.

Als er in één richting twee treinen reden, zonder daartussen een tegentrein, nam de man een fiets mee, die voorop op de lokomotief werd gezet. Daarmee reed hij dan zo snel mogelijk terug, om hijgend en wel, de volgende trein te piloteren. Kort voor de tweede oorlog werd op enige afstand naast de tunnel een diepe ingraving gemaakt, goed voor één spoor, waarmee een einde kwam aan dit knelpunt. In de richting naar Bergen volgden de treinen het tunnelspoor (dal), en in de richting naar Brussel het nieuwe spoor (berg). Later is de ingraving verbreed, en werd er een tweede spoor gelegd, zodat de tunnel buiten dienst kon gesteld worden, en ter beschikking kwam als champignonskwekerij..... De resten van de oude baan zijn ondertussen echter nog duidelijk zichtbaar.

(slot volgt.)

Bij onderstaande foto's: (Archief Hesselink):

Boven: 4 juli 1958: Lok.61 v.d.mijnen Monceau-Fontaine. Als type 50, maar zadeltank vervangen door zijtanks.
Onder: 23 nov.1960 Koolmijnen van Bois du Luc. Lokomotief 7 met mijnwerkerstrein naar Houdeng-Aimeries.



Bovenstaande foto's: (Archief Hesselink):

Boven: Lok 7 komt mijnen Bois du Luc binnen uit Houdeng-Aimeries. Let op de seinarmen! 23 nov.1960.
Midden: Papierfabriek van Nijvel, 15 okt.1959: Oude stoomlok, vroeger in dienst bij de stadstram Charleroi.
Onder: Elektrische lok A.B.R. in dienst bij de Charbonnages d'Hensies-Pommeroeul, op 21 april 1965.

DE STADSTRAM VAN MECHELEN - 1913 - 1953 .

EEN GESCHIEDENIS VAN VEERTIG JAAR STADSVervoER 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.

Alvorens verder te gaan met ons geschiedkundig overzicht, houden wij eraan enkele rechtzettingen te doen, in verband met enkele foutief gemelde dingen, of tikfouten.

- 1 - Een fout op blz.80 kan voor een onjuiste indruk zorgen. U gelieve op de eerste regel te lezen: In 1937 begon.....
- 2 - Onder de foto in de 2° kolom van pg.80 moet U lezen: "... de opname veronderstellen in 1939-40. Inderdaad, de film toont al Waterloo, en dat kan maar zijn tussen sept.1939 en mei 1940, tenzij de foto toch na 1944 zou genomen zijn.....
- 3 - Blz.81, 3° paragraaf. De busdienst Brussel-Antwerpen (ZEGEplein), verdween toen het spoorwegverkeer weer normaal werd, maar het overstappen in Mechelen heeft nog wel tot einde 1940, begin '41 geduurd.
- 4 - Blz.81, 4° paragraaf, lijn 3 bis: Een lezer uit Brugge, die tijdens de oorlog in Mechelen woonde, zegt dat lijn 3 bis tijdens de bezetting terug in dienst kwam, eerst tijdens de spitsuren later de ganse dag.
- 5 - Blz.82: 2° paragraaf: "... Wij weten niet hoelang ze in Mechelen gebleven zijn, en waar ze nadien werden ingezet.... Uit Kraainem vernamen wij dat ze te Mechelen gebleven zijn tot mei 1945, maar ze zijn zeker niet allemaal weggegaan want wij tonen verder een foto die rijtuig 9391 toont in sept.1946. Hierover ontvingen wij toch graag enkele reactie van lezers die mogelijk iets meer weten. Wellicht komen we hier nog op terug.
- 6 - Blz.82, 3° paragraaf, 3° regel staat: "... -67, -67 of -69". Dat moet natuurlijk zijn: "... -67, -68 of -69. In verband met het St-Jozefsseminarie moet U lezen: 1942, 1943 of 1944. In '41 bestond die maatregel nog niet. Blz.82, 2° kolom: Lijn 3 stopte ook op de Korenmarkt; dus: Grote Markt-Korenmarkt - brusselsepoort (Hoogstraat)..

De bevrijding van Mechelen verliep zonder veel omhaal. De stad had al genoeg geleden door luchtaanvallen, en al zou daar bij enige noodzakelijkheid vast en zeker niet naar gekeken zijn, het kon nu gelukkig zonder verder nog veel schade aan te richten.

Als op 4 sept.1944 omstreeks het middaguur, de rijtuigen worden binnengeroepen, zal dat slechts voor korte duur zijn, want op 6 sept.1944 worden de diensten hernomen, in een bevrijd Mechelen, zij het dan met enkele ongemakken, zoals bv. personeelsgebrek, wat zich overal manifesteerde in het land, en eveneens de benarde toestand van het materieel, maar er werd wéér gereden....

Toen de bezetters teruggedrongen waren in de richting waaruit zij ongevraagd tot ons gekomen waren, hernam in volle bevrijdingsroes, het af en aanbollen van trams, weliswaar op een getemperd, maar toch onstuimig tempo. Immers, de uitgelatenheid van de bevolking, en de dagenlang durende feestroes hebben evenzeer in Mechelen als elders, voor de nodige hindernissen gezorgd in de nauwe straten van de binnenstad.

Het "geheugen" van dit artikel verhuisde in de tweede helft van september 1944, van Mechelen naar Antwerpen, waardoor vele details, nuttig tot deze bijdrage, voor altijd ontsnapt zijn. Toch zegden wij reeds dat op 6 sept.1944 de diensten konden hernemen, en het net werd vanaf dan als volgt uitgebaat: 1-rood, Station - Waterloo; 2-groen, Station - Pasbrug; 3-blauw: Station-Elzestraat, en 3bis-blauw, Station - Oude Liersebaan. Van koppeling van lijnen was op dit ogenblik geen sprake meer. Al vrij vlug kwamen een aantal gemoderniseerde rijtuigen uit Leuven terug naar Mechelen, waarschijnlijk al in mei 1945, zie rechtzetting vooraan, punt 5, en normaliseerde zich ongeveer de vooroorlogse toestand, evenwel met dien verstande, dat het nog tot 1946 zou duren vooraleer het materieelsbestand van de NMVB in de groep Antwerpen, gans hersteld én rijvaardig was.

In het laatste jaar van de oorlog, of na de oorlog, toen de koersborden herschilderd werden, werd het woord STATIE door STATION vervangen. De filmwagens, wij zegden het reeds, hadden dat al vanaf het begin van hun verschijnen in Mechelen. Ook was op de filmwagens een doorstreepte lijn 3 aangebracht, maar de koersbordwagens van deze lijn hebben nog lange tijd gereden met het bord van de volledige lijn, en het lijnnummer met een roodgeschilderde metalen staaf doorstreept, die in twee haakjes geschoven werd. Men moest dus maar weten dat het rijtuig, waarop toch Elzestraat voorkwam, maar tot de Oude Liersebaan reed. Na de oorlog ook kwamen er geschilderde borden voor de doorstreepte lijn 3.

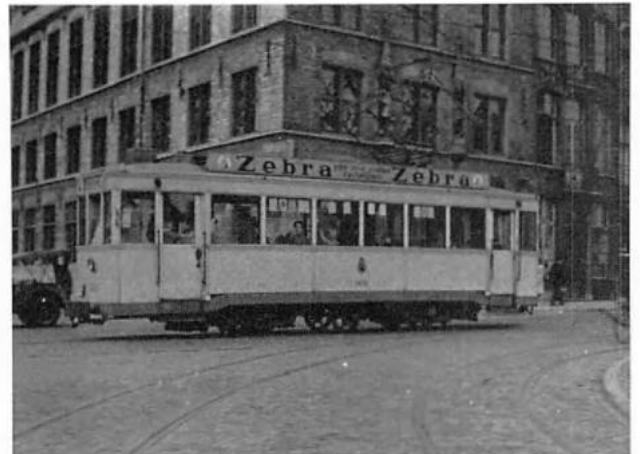


Bovenstaande foto, genomen op 17 sept. 1946, toont ons mw. 9391.3bis, en mw. 9495.2, op het Albert I-plein, of Stationsplein. Foto: Van Witsen, Arch. Eigen Baan-

De Seneffe-rijtuigen kwamen nu geregeld in dienst op de stadslijnen, en op foto's zijn geregeld de rijtuigen 9700, 9701, 9702, 9704, 9712 en zelfs 9714 terug te vinden. Afwijkend van zijn reeksgenoten zien we nu ook de verbouwde 9695 op het Mechelse net geregeld zijn diensten aanbieden. Dit rijtuig heeft platte koppen gekregen, zoals de standaardwagens, die toen overal al te zien waren. Een nieuwe, en vanaf dat ogenblik regelmatige verschijning op de stadslijnen was de 9635, één der meest raadselachtige rijtuigen van de NMVB. De meest aangenomen versie, en wellicht de juiste, is de volgende: In 1920 kwamen van de Vicinaux Anversoïen tien rijtuigen van de ex-rodé tram naar de NMVB, terwijl de andere tien naar de CGTA gingen, waar ze genummerd werden 379 - 388, terwijl de NMVB-trams de nummers 9636 - 9645 kregen. Eén onzer oudste abonnees heeft bij de Antwerpse tram, meermaals de 388 zien rijden. Die 388 is omstreeks 1928 eveneens naar de NMVB gegaan, waar hij het nr. 9688 kreeg. In 1937 echter, ging men bij de NMVB over tot het bouwen van een nieuw rijtuig op reserve-onderdelen, en het produkt werd de 9688 (II). De eerste 9635 ging omstreeks 1937 uit dienst, en werd werkwagen. De ex-CGTA 388, ex-VA 11,

werd nu 9635 (II) en werd op de materielelijst juist voor zijn reeksgenoten geplaatst. Deze tweede 9635 heeft gereden met onderstel "maximum traction", drie-assig en vier-assig. Beter gezegd: eerst en vooral: maximum traction, later vier-assig, en ten slotte als drie-assig.

Omstreeks 1945-46 werd het Seneffe-rijtuig 9696 eveneens omgebouwd, maar die kreeg een gans afwijkende kast, met platte koppen, zoals de Standaard-rijtuigen. De 9695 had zijn platte koppen al voor de oorlog gekregen, en was, wat de vensterindeling ongewijzigd gebleven. De 9696 daarentegen kreeg vier ramen en filmkast, benevens pantograaf en luchtslurven. De 9695 reed voor de oorlog in Antwerpen, veelal op lijn 45, en kwam na de oorlog naar Mechelen. Ook de 9696 opereerde in het Mechelse, om zijn loopbaan te beëindigen in het Antwerpse als duivel-doet-al.



Na de oorlog kwam de 9635 (II) de stadslijnen van Mechelen versterken. Wij zien hem hier op lijn 3, drie-assig (!), aan de post op de Grote Markt, rijdend naar het Station. Foto: Van Witsen, 5 mei 1948. Arch. Eigen Baan-Antwerpen.

In mei 1948 hervatte de NMVB-Leuven het moderniseren van rijtuigen voor de stadslijnen van Mechelen en Leuven, een werk dat met de 9498 was aangevangen in 1937, maar dat door de oorlogsgebeurtenissen was onderbroken. De 9498 kwam al voor de oorlog naar Mechelen, waar hij meermaals werd gezien. In tegenstelling met sommige tendenzen, beweert onze zegsman, dat de 9565 en de 9585 vòòr én tijdens de oorlog in Leuven hebben gereden. Persoonlijk weet ik niet welke van de twee versies de juiste is. Tussen de nummers 9559 en 9602 waren er in 1948, 28 in Leuven, Mechelen inbegrepen. Naargelang de 9575, 9594, en andere naar Leuven vertrokken voor ombouw-ing, kwamen er meer Leuvenaars naar Mechelen. Zo o.a. in mei 1948 de 9565, in juni 1948 gevolgd door de 9591 en andere. Dit duidt toch op een tegenspraak met vorige PROV-Koerier, blz. 81, 2° kolom onderaan. Daar laten wij dus maar best het nr 9565 wegvallen!

In januari 1950 verschijnt de 9492 weer

in Mechelen, nadat hij in Leuven een verjongingskuur had ondergaan. Het rijtuig 9493, dat in de tweede helft van de jaren veertig, rangeerwagen was geweest in de loods van de Eenensstraat in Schaarbeek, komt wat later terug, samen met de 9494, beide gemoderniseerd. De 9491 en 9493 waren echter in oktober 1938 en zeker ook in 1939, misschien nog wel in 1940, in oude toestand, ingezet op de stadslijnen van Leuven, waar ze meestal reden op de lijn 1 en 1 doorstreept. Wanneer ze juist in Leuven gekomen zijn, weten wij niet. De overige rijtuigen van de reeks 9489 - 9498 werden niet meer verbouwd, wegens de vervanging van de trams door bussen in Mechelen en in Leuven.

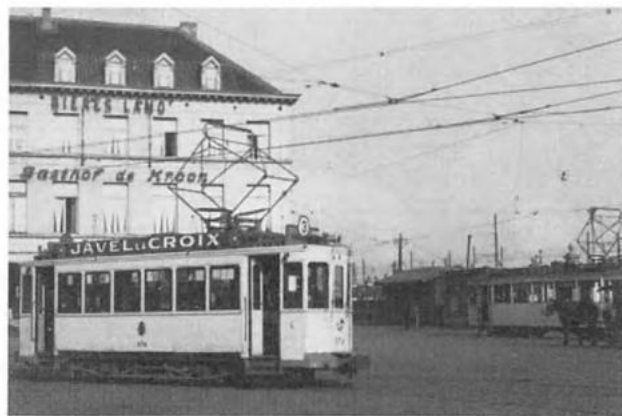


Albert I-plein in Mechelen, in maart 1949, waar wij nr. 9492 in dienst zien op lijn 1. Hij zal eindpunt nemen op het overloopwissel van de Leopoldstraat, in de achtergrond rechts. Foto: V. Witsen. Arch. Eigen Baan.

In de nadagen van de stadstram in Mechelen, kan alleen een stil en kwijnend bestaan worden aangevoerd. Het onderhoud bleef op peil, maar de komst van autobussen was voelbaar. De buitenlijnen waren echter nog niet aan vervanging toe, en Mechelen zou nog niet tramloos worden. De vestinglijnen die al vroeger onder draad waren gebracht, werden echter meestal niet gebruikt. Om echter de smalle Ste-Katelijnestraat te ontlasten, reed lijn 52 vanaf omstreeks 1950, meestal langs de Edgar Tinelvest, en dan met lijn 3 samen door de Frederik de Merodestraat en de Brusselse poort naar het Station. De terugweg verliep meestal langs hetzelfde traject, maar als er bijwagens gesleept werden, gebeurde het meestal dat teruggereiden werd langs de Conciencestraat, Bruul, Grote Markt, vanwaar in de Frederik de Merodestraat werd gedraaid, en verder langs de Edgar Tinelvest en de Antwerpse- of Katelijnepoort. Van 16 september tot 16 oktober richtte de NMVB sneltramdiensten in tussen Antwerpen en Mechelen, -en terug-, omdat bij de bevrijding andermaal enkele bruggen tussen beide steden, niet door de treinen konden gebruikt

worden. Deze sneltrams reden een directe dienst tussen beide steden, en stopten in Mechelen enkel aan het Station en op de Grote Markt. De volgende halten waren Rumst en Aartselaar-vertakking. In Antwerpen werd gestopt aan de 7^e Olympiadelaan, aan het Zwembad-Zuid, en verder aan de gewone halten. Tussen Rumst en Aartselaar reden deze trams via de lijn 54, terwijl tussendoor de gewone rijtuigen van lijn 52 via Boom bleven rijden, op de voorziene uren. Dat als toelichting op de buitenlijnen.

In het vooruitzicht de stadstrams van Mechelen door bussen te vervangen, werd in 1951 een verbindingsspoor aangelegd in Mechelen, tussen de Conciencestraat en de Stationsstraat langs de Arsenaalstraat. Die verbinding kon dan tevens dienen als een soort vluchtweg naar de buitenlijnen, als daartoe aanleiding bestond. Alhoewel in die dagen de stadslijnen hun gewone weg volgden, kwamen van langsom meer de vestlijnen in dienst voor de buitenlijnen. Tijdens de daluren, zonder bijwagens, werd wel nog via het stadscentrum gereden, maar tijdens de spitsuren als bijwagens werden meegenomen, gebeurde dat meestal langs de vestenring.



Een fraaie opname van nr. 9714, lijn 3, bezorgde ons de heer Masimo uit Turijn, die hij opnam in maart 1950. Op de achtergrond een buitenlijner 52, H of M. Archieven Eigen Baan - Antwerpen-Borgerhout.

De lijn T naar Keerbergen is eigenlijk in alle stilte verdwenen op 1 juni 1949, toen ze vervangen is door lijn M, Mechelen-Brussel. Wij weten niet of er nadien nog ooit een lijn T gereden heeft. De lijn Mechelen-Brussel kwam tot stand door het aanleggen van een verbindingsspoor tussen Haacht-Kerk en Keerbergen, een evenement van formaat, dat helaas slechts acht jaar bestaan heeft.

Het slot van deze bijdrage volgt in nr 2-1984.

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

datum afsluiting 20 11 83.

ROLLEND MATERIEEL.

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

Wie begin deze maand in het station Brugge voorbijreed zal niet weinig verrast worden zijn door een nieuw drie-delig "Break"-stel. Neen geen nieuwe uitvoering of andere kleur voor onze bordeau-tweetjes. Wel het eerste stel van een reeks van acht driewagenmotorstellen voor de ONCF, dat zijn de Marokkaanse spoorwegen. Deze stellen worden geleverd door onze nationale treinbouwer BN, Spoorwegmateriaal en Metaalkonstrukties. De technische kenmerken van deze stellen komen in grote lijnen overeen met de reeks 300 van de NMBS.

Deze stellen zullen in ons land een hele reeks proeven ondergaan alvorens verscheept te worden. Hieronder is onder meer voorzien een rodage van +/- 3000 km lijnritten. Deze zijn voorzien tussen Brugge en Brussel Zuid enerzijds en tussen Brussel en Oostende Zeehaven anderzijds. Valt hierbij op te merken dat in de richting Brussel - Oostende tussen GENT ST.- PIETERS en AALTER een snelheid van 160 km/u. wordt bereikt.

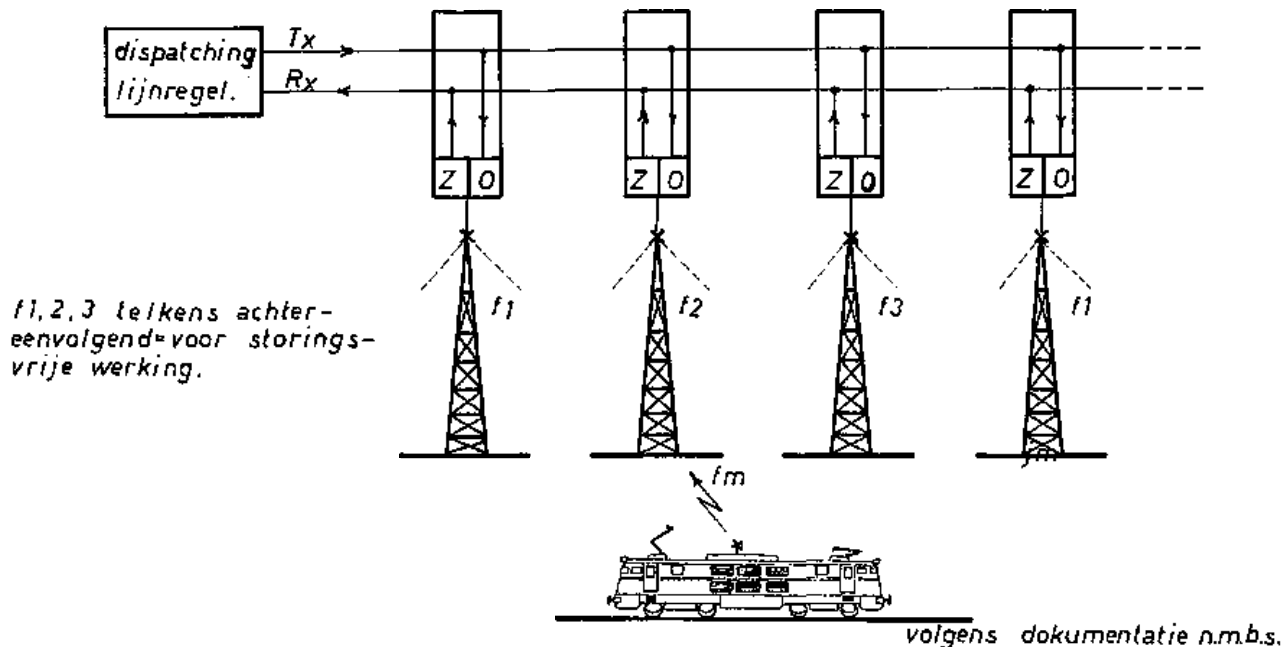
Op 18-11-83 werd dan dit treinstel voorgesteld aan de pers en overgedragen aan de Direktie van de ONCF. Hiervoor werden een reeks speciale ritten georganiseerd met bezoek aan BN te Nijvel. Reeds op 17-11 kwam de drieledige break ledig van Brugge naar Brussel. Hier werd dan het stel volledig opgetuigd voor 's anderendaags zijn aanbevolen ritten te rijden. Er werd hierbij gereden van Brussel Zuid naar Brugge, daarna Brugge - Charleroi Zuid met oponthoud voor middagmaal te Brussel en feestelijk ontvangst te Nijvel. Daarna keerde men terug naar Brussel. Later op de dag maakte het stel nog een rit naar Gent St.- Pieters en terug. Door de zorgen van de onderhoudspost te Brussel werd het stel daarna grondig gereinigd en werden de versieringen binnenin terug afgenomen, waarna het tijdens de nacht terugreed naar zijn heimat, althans voor beperkte tijd dan toch, Brugge. Ons stel 362 reed steeds op blokafstand alle ritten mee voor ingeval van nood... Tot slot willen we hierbij nog aan stippen dat deze treinstellen een bijzonder fris voorkomen hebben gekregen met de aangebrachte kleuren. Overwegend zijn deze stellen beige met over de ramen een bruin-rode brede band, afgebiesd met een smalle zilveren boord. Aan de uiteinden is deze versiering uitlopend in de vorm van een pijl. De instapdeuren zijn volledig in deze kleur geschilderd. Op het kopvlak is in het midden de "ster" als eigendomsmerk aangebracht, terwijl ook de buisvormige baanruimer direkt opvalt. Al bij al een mooie realisatie.



In de eerstkomende weken start bij de NMBS de ingebruikneming van het radio net grondstation/trein. De eerste proeven hebben plaats op de as Antwerpen Centraal - Brussel - Charleroi Zuid. Later zal deze uitrusting veralgemeend worden op het volledige net. Het is de bedoeling om in de toekomst alle krachtvoertuigen, de dispatching-centra en later de belangrijkste stations in de vereiste uitrusting te voorzien. Gezien de omvang en de ermee gepaard gaande investering is dit werk gespreid over verschillende jaren. Met deze installatie moet het in de toekomst mogelijk worden de verkeersstromen die op vele lijnen op de spits het verzadigingspunt bereiken of zelfs overschrijden soepeler te verwerken. Ook wordt een verhoging van de veiligheid beoogd gezien de mogelijkheid om direkt en rechtstreeks in verbinding te kunnen treden met de lijnregelaars (disp.) om eventuele dringende berichten te versturen. Met deze installatie zal ook de hoofdwachter rechtstreeks bij de bestuurder inlichtingen kunnen inwinnen en deze

onmiddellijk doorgeven aan de reizigers. In eenvoudige lijnen bestaat het radio-net uit volgende bestanddelen: Mobiele stations opgesteld aan boord van de lokomotieven welke uitgerust zijn met zender/ontvanger. Deze zijn te bedienen aan de hand van een bedieningspaneel opgesteld in de stuurcabines.

Vaste stations gesitueerd langs de spoorlijn, max een tiental kilometer van elkaar verwijderd. Deze zijn eveneens voorzien van een zender/ontvanger en van een radiomast zodat het draagbereik van de radio de volledige zone kan bedekken. Het doorgeven van deze berichten via de radio gebeurt van het ene vaste station naar het andere via telefoonlijnen. Deze telefoonlijn komt toe op de bedieningstafel van de lijnregelaar.



Voor de proeven met deze installie zijn tot nu toe de elektrische motorstellen van de reeks 800 (vierledige) in ombouw. Ook het nieuwe te leveren materieel zal reeds met dergelijke installaties uitgerust worden. Op dit ogenblik is de radiouitrusting-trein-ingeboord in de nummers 803, 804, 823, 827, 829, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 842.

43 Zoals reeds vroeger aangehaald wordt het aandeel van de dieseltraktie steeds meer beperkt. Hieraan ontkomen ook de dieselmotorwagens niet. Bij het indienstkomen van het IC- plan zal dan ook een groot gedeelte van het huidige inzetgebied vervallen. Van de reeks 43 zullen er 22 eenheden worden verbouwd tot motorwagens ES. Einde deze maand gaat MW 4307 overgebracht worden naar de Centrale Werkplaats Mechelen voor ombouw. Deze motorwagen zal als PROTOTYPE dienen voor de verdere afwerking van het programma.

46 Voor deze reeks is er ook geen ontsnappen aan de geplande inkrimpingen. Het is voorzien om van de reeks 46 een tiental motorwagens buiten dienst te stellen. De overige 10 blijven dan nog verder diensten verzekeren als stop-diensten en forenzentreinen op de lijnen Jurbise - Geraardsbergen - Aat. (lijnen 91 en 92) De motorwagens welke in dienst worden gehouden krijgen nog een grote revisie in de CW Mechelen, waarbij ook nog enkele wijzigingen worden uitgevoerd; zij zijn o.a. te herkennen aan het zwart/witte biesje tussen de bovenhelft (geel) en de onderkant (rood) Reeds gemoderniseerd: 4602, 4603, 4604, 4606, 4608.

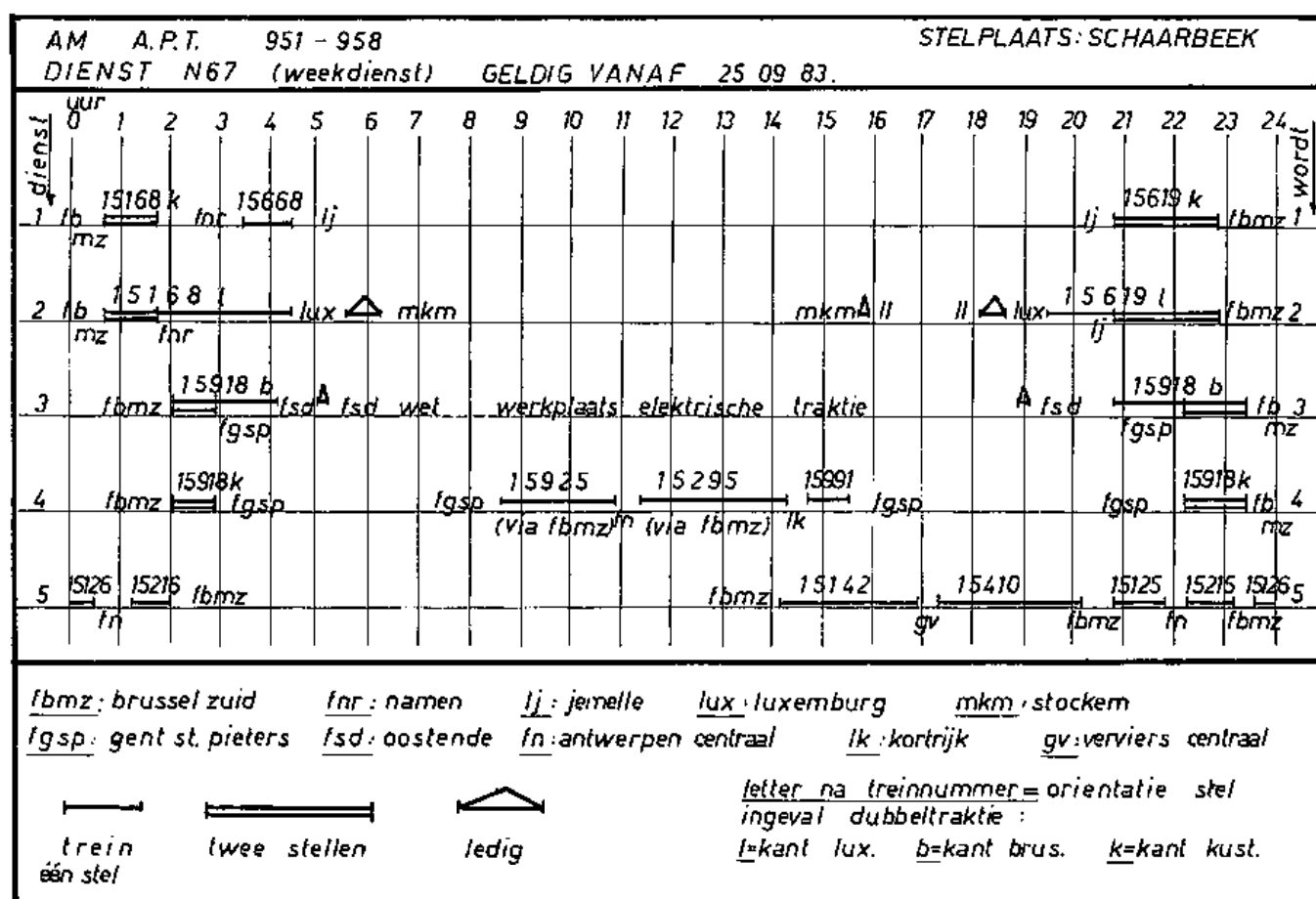
00 Als laatste in de reeks van de elektrische motorstellen is nu ook voor de reeks 56 (129/150) een veiligheidsschildering ontworpen. Deze inox- stellen bleven hun uitzicht behouden terwijl alle andere reeksen werden bedacht met veel meer "geel". Omdat zulks moeilijker te verwezenlijken is met de zoge-

In ons laatste nummer van 1983 werd de inzet van de meerstroomlokomotieven 15, 16 en 18 aangegeven. Terecht werd misschien afgevraagd waar het type 25.5 gebleven was, want in feite behoort ook deze reeks tot de meerstromers, zij het dat deze reeks oorspronkelijk niet als twee-stromer werd geleverd. Deze lokomotieven verzekeren enkel de zgn. BENELUX- dienst tussen Brussel Zuid en Amsterdam. Wanneer echter onvoorzien geen lokomotief 15 ter beschikking is gebeurt het ook wel eens deze lok aan te treffen aan kop van de TEE- treinen tussen Brussel Zuid en Amsterdam (en terug). Hieronder volgt dan de beurtregeling tijdens de weekdagen.

De andere benelux- verbindingen worden gereden met elektrische motorstellen reeks 901/904. De andere 8, eigendom van de N.S. dragen de nummers 1201/1208. Deze stellingen en de hierboven aangeduide trek- en duwtreinen blijven nog tot in

1986 meedraaien. Na deze datum wordt er namelijk voorzien in de vervanging van alle materieel door het systeem van trek- en duwtreinen voor alle ritten. Hier-voor zal de NMBS zorgen voor de lokomotieven, tweestroomsysteem, gelijkaardig aan de reeks 27. Het nieuwe reeksnummer hiervoor aangeduid is 11. Er wordt voor-zien om hiervan 12 stuks te leveren. Bouwer is naar gewoonte BN / ACEC. De Neder-landse Spoorwegen daarentegen zullen de rijtuigen voor hun rekening nemen. De 59 geplande rijtuigen worden gebouwd door Waggonfabrik TALBOT in Aken. Hiervan zijn er 18 rijtuigen 2de klasse, 10 rijtuigen 1/2de klasse, 11 rijtuigen 2de klasse met stuurstand, 10 rijtuigen 1ste klasse en 10 rijtuigen 2de klasse met keuken en bagageruimte en verblijf hoofdwachter. Behalve de stuurstandrijtuigen, die nieuw ontworpen zijn, komen de andere rijtuigen in grote lijnen overeen met het IC- rijtuig van de NS waarvan een serie van 226 rijtuigen gepland werd welke reeds volop wordt afgeleverd.

Weer doen er hardnekkige geruchten de ronde als zouden de postdiensten niet langer meer gebruik maken van de "autonome posttreinen - A.P.T.", u weet wel van die omgebouwde rijtuigen van het type 35 die in 1967 werden getransformeerd door de CW Mechelen tot rijdende sorteercentra. Tot de nieuwe dienst echter rijden deze baksteenrode stellen nog steeds kriskras door het land. Het hoogtepunt van de gereden diensten ligt duidelijk tijdens de nacht. Aldus kan de post er voor zorgen dat de poststukken die 's avonds werden gepost, 's anderendaags 's mor-gens reeds toekomen bij de bestemming. Het inzetgebied en de dienstregeling van deze poststellen wordt uiteengezet in onderstaande grafiek.



Reeds op 15.09.1840 (!) reed op de lijn Brussel - Antwerpen het allereerste spoorwegpostkantoor van Europa. Een nieuwe dienst daartoe tot stand gekomen door verschillende uitbreidingen startte op 30.01.1850. Het eerste autonome spoorweg-postkantoor werd plechtig in gebruik genomen op de lijn 161/162 Brussel - Namen - Libramont op 05.03.1968. Later volgden dan Gent, Oostende, Luik, Hasselt en Antwerpen.



Een steeds weerkerend ritueel op weekdays: 11u18 - de posttrein 15295 vertrekt uit Antwerpen Centraal naar Kortrijk.
(foto Antwerpen Centraal 28/11/83. Mahieu Jan).



In de stuurposten van de oranje-grijze "viertjes" beschikken de bestuurders over een rechtstreekse radioverbinding met de vaste wal. Merk het bedieningskastje links. (foto Mahieu Jan -28/11/83-AM839).

IN - EN ROND DE WERKHUIZEN.CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

HLE	Grote revisie :	2229, 2237
	Tussenrevisie :	1607 (+indusie)
	Herstellingen :	2555 (ATB)
	Diversen	
AM	Grote revisie :	665 (°), 172, 185, 186, 194
	Tussenrevisie :	951, 192, 804, 721
	Herstellingen :	311 (deel ABD) ter beschikking gesteld van Dir. M.
	Diversen	
AR	Grote revisie :	4609
	Tussenrevisie :	nihil
	Herstellingen :	4307 (ombouw motorwagen dienst ES- Bovenleidingen)
	Diversen	4317, 4323 schroot (afbraak)

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE	Grote revisie :	nihil
	Tussenrevisie :	2023
	Herstellingen :	1802 (elektrisch gedeelte-bogies)
	Diversen	
HLD	Grote revisie :	5161, 5122, 5211 (ombouw), 6281, 6256
	Tussenrevisie :	nihil
	Herstellingen :	nihil
	Diversen	
HLR	Grote revisie :	7324, 7369, 8206, 8215, 8221, 8450, 8463
	Tussenrevisie :	7101 (+ revisie kast)
	Herstellingen :	7004 (dieselmotor), 8235 (dieselmotor)
	Diversen	
AFBRAAK		6103X, 6108, 6310, 6401, 6403, 6405, 7213, 7215

U I T R I T T E N.

Met "nieuwe huisstijl" wordt bedoeld dat het materieel geschilderd is in de huidige gangbare nieuwe kleurschema's (diesels-geel, elektrische lokomotieven-blauw, elektrische stellen-gele kopdeur en brede banden) "Ongewijzigde schildering" wordt vermeld wanneer geen enkele wijziging werd aangebracht. DE ONDERLIJNDE NUMMERS geven dat traktiematerieel aan welke reeds voorzien was van de nieuwe schildering bij INRIT.

HLE	nieuwe huisstijl	: 2235, 2236, 2243, 1608, 1804
	ongew. schilder.	: 2552, 2557, 2366, 2238, 2206, <u>1605</u> , 2001, 2004, 2005, 2604, <u>2631</u> , <u>1806</u>
HLD	nieuwe schilder.	: 5105, 5167, 5202 (ombouw), 6223, 6225, 6260
	ongew. schilder.	: <u>5131</u> , 5150, <u>6024</u> , <u>6114</u> , <u>5159</u> , <u>5130</u> , <u>5160</u> , <u>5939</u> , 5951
HLR	"Z"- schildering	: 7307, 7368, 8068, 8250, 8275, 8441, 9203
AR	nieuwe huisstijl	: 4604
	ongew. schilder.	: ES104 (gemoderniseerd)
AM	nieuwe huisstijl	: 203, 252, 253, 256, 258, 638, 615, 640, 639, 161
	ongew. schilder.	: 201, <u>189</u> , 178, <u>125</u> , <u>020</u> , <u>756</u> , <u>511</u> , <u>520</u> 803, 840, 838, 801 (°), 833 597, 598, 596, 595, 600 (°)

verwijzingen.

- (°) • Stel 665 is als eerste van de reeks met "thyristoren" in grote revisie. Het zal dienen als model voor het vaststellen en opmaken van het onderhoudsprogramma van deze elektronische installatie.
- Het vierledig stel 801 is uitgerust met een BOGIE OP PROEF in verband met het oog schommelingen van de kast te beperken of zelfs uit te sluiten.
 - De stellen luchthaven kregen hierbij de gewone UIC- cijfers op de kop- en zijwanden.

LEVERING NIEUW MATERIEEL

HLE reeks 27 : geleverd tot 2750 aan de stelplaats KINKEMPOIS.

AM reeks 82 : geleverd tot 370 aan de stelplaats OOSTENDE.

HET INTERCITY-NET JUNI 1984... EEN BLIK IN DE TOEKOMST

Met het oog op de volledige herstructurering van het verkeer op spoorweggebied (het invoeren van de IC- dienst) zal ook de omloop van het materieel grondig gewijzigd worden. Hieromtrent de volgende vooropgestelde inzet :

- Alle getrokken treinen welke door de NZ- verbinding rijden, verplicht samengesteld met rijtuigen met automatische deuren.
- IC- en IR- treinen met uitsluitend materieel M2, M3 of M4 (niet op de IR Luik-Gouvy en Geraardsbergen-Edingen.)
- Trek- en duwtreinen dieseltraktie met rijtuigen M1 blijven nog in dienst op bepaalde lijnen tot deze geëlektrificeerd zijn.
- Forenzentreinen met grote reisweg samengesteld uit rijtuigen M4 (TD).
- Nieuwe lokomotieven reeks 27 vooral ingezet voor het slepen van zware treinen in de relatie Oostende - Aken - Eupen, op de as Antwerpen - Brussel - Charleroi en voor het rijden van td- treinen met M4.
- Geografisch wordt het net opgesplitst in 4 regionen, nl. VL (Vlaanderen Oost en West), AL (Antwerpen/Limburg), LN (Luik/Namen), HA (Henegouwen).
- De trek- en duwtreinen gereden met lokomotieven reeks 25 met rijtuigen M2 uitsluitend in gebruik op vlakke lijnen, dit wegens de beperkingen van de lokomotieven reeks 25.

MEER IN DETAIL:	RELATIE	ROLL. MATERIEEL VOORZIEN	
		1984	1987
	A. BRUSSEL-AMSTERDAM	am benelux hle 25.5 TD	hle 11 TD
	B. OOSTENDE-AKEN (EUPEN)	hle 27 + M4	hle 27 + M4 TD
	C. ANTWERPEN-KORTRIJK (1987: RIJSEL)	hle 27 + M4 TD	hle 12 + M4 TD
	D. ANTWERPEN-HASSELT	am 05 en 06	niet bepaald
	E. OOSTENDE-ROOSENDAAL	am 08	am 08
	F. KNOKE/BLANKENBERGE- GENK/VISÉ	am 30, 82, 84 mw NS (Visé-Maast)	am 30, 32, 34
	G. OOSTENDE-BRUS.-KORTRIJK	hld 51 + M2	hle 27 + M4 TD
	H. GENT-BRUSSEL-DINANT	am 05, 06, 30 hld 55 + M2 (Namen-Dinant)	am 30, 82, 84
	I. SCHAARBEEK-ST.-GHISLAIN	am 08	am 08
	J. MOESKROEN-LIERS	am 05, 06, 30	am 30, 32, 84
	K. ANTWERPEN-CHARLEROI	am 08	am 08
	L. BRUSSEL-LUXEMBURG	am 30, 82, 84	am 30, 32, 84
	M. SCHAARBEEK-RIJSEL	hld 51 + M2	hle 12 + M4 TD
	a. ANTWERPEN-CHARLEROI	am 05, 06	am 05, 06
	b. ANTWERPEN-BRUSSEL- GERAARDSBERGEN	am 05, 06 hld 62 + K (Brussel-Geraardsb)	am 05, 06
	c. ANTWERPEN-LANDEN	am 05, 06	am 05, 06

ST

HA WAVER-OTTIGN-CHARLEROI	hld 62 + M1	am 00
BRUSSEL-NIJVEL	am 00 type 50/53	am 00 type 50/53
CHARLEROI-COUVIN	hld 62 + M2 TD	am 00
CHARLEROI-ERQUELINNES	am 00	am 00
CHARLEROI-BERGEN	am 00	am 00
BRUSSEL-'S GRAVENBRAKEL-CHARLEROI	am 00	am 00
BERGEN-QUIVRAIN	hld 62 + M1 TD	am 00
EIGENBRAKEL-LEUVEN (126)	niet bepaald	am 00
JURBISE-AAT-GERAARDSB.	mw 46	niet bepaald
BERGEN-'S GRAVENBRAKEL	am 00	am 00
BERGEN-QUEVY	am 00	am 00

Voor de pendeldiensten (treinen ten behoeve van de forenzen) maakt men overwegend gebruik van de volgende materieelsystemen :

- hle 22 +M2 - hle 22 +M2 TD - hle 25 +M2 TD - hle 25 +M4 - hle 21 of 27 +M4 TD	voor 1987 wordt geen verandering gepland.
- hld 51 +K	in 1987 vervangen door hle 21 of 27 +M4.
- de overblijvende ritten worden gereden met am 00.	

De specifieke verdeling van dit materieel per lijn of regio is nog niet bepaald. Uit deze gegevens valt wel duidelijk op dat de lokomotieven (elektrische) van de reeksen 22 en 25 uitsluitend zullen gebruikt worden in reizigersdienst. De reeks 23 en 26 zal te vinden zijn aan kop van de goederentreinen. Elektrische motorstellen van de reeks 00 (130 km/u.) verzekeren de stoptreinen, terwijl de breaks (reeks 03 type 80, 82, 84) enkel de IC bedienen. De vierledige stellen rijden zowel IC- als IR- diensten. De oudjes van onze stellen (reeks 00, type 50/53) geschikt voor hoge kaaien (perrons) blijven vrijwel op hun plaats rijden op de lijnen 12, 25, 124.

Van de reeksen motorwagens blijven de 45-ers (welke zullen verhuizen naar Bertrix) nog over op de lijnen 163, 165 en 166, terwijl de 46-ers diensten zullen verzekeren om en rond Aat. Voor 1987 zijn echter deze stellen niet meer gepland.

(De aanduiding van het materieel 1987 is opgemaakt volgens de huidige planning der elektrificatiewerken of andere voorziene infrastructuurwerken. Indien mogelijk kan zelfs vroeger het nieuwe voorziene materieel worden ingezet.)

Voor het opstellen van bovenstaande verdelingstabellen werd er gebruik gemaakt van de volgende aanduidingen :

M2, M3, M4 =type van rijtuig TD =trek- en duw K =gemodern. K-rijt.
hle = elektrische lokomotief hld= diesellokomotief mw= motorwagen
am = elektrisch motorstel (hierin onderscheidt men volgende indeling :)

KLASSE	TYPE (bouwjaar)	NUMMERING	SNELH km/u.	KLASSE	TYPE (bouwjaar)	NUMMERING	SNELH km/u.
00 JH	19 50	010 - 034	130	05 JH	19 70 LH	595 - 600	140
	19 53	035 - 044	130	06 TH	19 70 TH	665 - 676	140
	19 53 M	045 - 049	130		19 73	677 - 706	140
	19 54	051 - 128	130		19 74	707 - 730	140
	19 55	502 - 539	130		19 78	731 - 756	140
	19 56	129 - 150	130		19 79	757 - 782	140
	19 62	151 - 210	130	08 TH	19 75	801 - 820	140
	19 63	211 - 250	130		19 76	821 - 832	140
	19 65	251 - 270	130		19 77	833 - 844	140
03 TH	19 80	301 - 335	160	09 JH APT	19 35	951 - 958	130
	19 82	336 - 370	160		BNL 19 57	901 - 904	130
	19 84	371 - 440	160	jh : jeumont heidmann. th : thyristoren. m : marcelli. lh : luchthaven. apt : post. bnl : benelux.			
05 JH	19 66	601 - 640	140				
	19 70 JH	641 - 664	140				



Sedert ons laatste nummer van PROV-Koerier, zijn de volgende trams in het rood in dienst gekomen: 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2117 - 2118 - 2119.

In de nacht van 7 op 8 december 1983 brak een brand uit in de Van Schoonhovenstraat, langs de reisweg van lijn 12. Een busbestuurder op lijn 23, die de brand bemerkte, stelde zich via de boordradio in verbinding met de dienst verkeersleiding. Op die manier kon die meteen ingrijpen. Gezien het vroege uur konden de rijtuigen van lijn 12 worden verwittigd dat vanaf de Schijnpoot via lijn 3 moest gereden worden, wat ook gebeurde vanaf het Centraalstation. Op een minimum van tijd werden langs het niet bediende traject pendelbussen ingesteld, en controleurs verwittigden de reizigers van de hindernis. Met de ochtendspits voor de deur, verliep de ganse operatie feilloos. MIVA greep in op een manier waarvoor ze dient gefeliciteerd. Zo hoort het, en zo zien we het graag. Welke krant heeft dat ook gezien?

Op het weekeinde van 2-3 en 4 december werden werken uitgevoerd aan de Schijnpoot, waarbij tramverkeer niet mogelijk was. Lijnen 3 en 12 reden pendeldiensten tussen de eindpunten Merksem en Wim Saerensplein aan de ene kant en het Sportpaleis aan de andere kant. Vanuit de stad werd van lijn 12 via lijn 3 teruggereden, terwijl lijn 3 over lijn 12 naar het CS werd gereden. Tussen het Sportpaleis en de Schijnpoot namen bussen de diensten waar. Lijn 23 reed vanaf de Eendrachtstraat via lijn 19 naar de Kalverstraat, en via de Slachthuislaan weer op de gewone weg. In de vroege avond van 4 dec. waren betonpijlers gegoten, en rioleringswerker uitgevoerd onder de spoorbrug van de Schijnpoot, en kon weer normaal worden gereden.

Op dinsdag 15 november 1983 zijn de tramlichten op het Wim Saerensplein in dienst gesteld om 9u.30. De trams bedienen bij de halte voor het eindpunt de lichten, en stellen ze weer op oranje knipperlicht wanneer ze in de eindpuntlus rijden. Na vertrek aan het eindpunt gebeurt dat in omgekeerde richting. Wéér een pluspunt, én...voortdoen!

TRAMLIJN 24.

Nadat op 13 september 1982 lijn 24 werd herleid tot een busdienst tussen Silsburg en het CS, en een trampendeldienst tussen het CS en Grens-Kiel op de spitsuren, konden de trams weer bezit nemen van "hun" lijn, op 5 december 1983. De eerste bedoeling was, lijn 24 te laten keren op het Leopold I-plein, bij de Nationale Bank. Daar is echter weer

op teruggekomen, en de "nieuwe" 24 rijdt nu tussen Silsburg en het Zuidstation, waar de lus aan het einde van de Montignystr. als eindpunt is ingericht. Lijn 12 blijft het Schoonselhof bedienen. Voor lijn 24 is dat alleszins een verslechtering, maar aannemen dat het hier om een tijdelijke toestand gaat lijkt hier aangewezen. Immers blijft het mogelijk de lijnen 10 en 24 voor de andere lijnen onder de grond te brengen. In dat geval moet onder het Rooseveltplein de lus genomen worden, en als die toestand in het leven wordt geroepen, (als!) dan zouden weer nieuwe onderbrekingen in het dienstgebeuren moeten worden geroepen, met wéér nieuw gemopper tot gevolg... Eenmaal toch zullen deze lijnen onder de grond verdwijnen. Wij twijfelen er echter niet aan dat deze verkorting van lijn 24 een tijdelijk karakter draagt. Ondertussen echter draait lijn 24 nog haar rondjes aan het Silsburg. De verlenging van de lijn was er nog (!) niet bij. Ondertussen echter is Verkeerswezen akkoord gegaan met de verlenging van lijn 24 over zo'n kleine 400m. Deze verlenging situeert zich op de oude lijn 42 van de NMVB. Veel is het niet, maar toch zullen al heel wat mensen er baat bij vinden. Op het nieuwe eindpunt komt een goede overstapmogelijkheid van tram naar bus en omgekeerd. Het gemeentebestuur van Wommelgem had de lijn liever verder zien komen, op de hoogte van Borsbeekdorp, Fort-II. Op langere termijn echter is lijn 24 gepland naar Wommelgem, ongeveer het traject van de vroegere NMVB-lijn 45. Dan wordt het wel écht interessant. Ondertussen echter is elke meter verlenging een goede zaak, waarover wij ons verheugen. De Herentalsebaan in Deurne is ondertussen wel degelijk veranderd. De kasseien werden herlegd, op verzoek van de winkeliersvereniging, die in asfaltbedekking meer ongemak zag dan voordeel. Voordeel bij de nieuwe toestand hebben alleszins de fietsers, want zij kregen een grotere ruimte toebedeeld dan vroeger het geval was. Voor hen geen kasseien maar cementklinkers. Het is nu best mogelijk dat de tram een fietser voorbijrijdt. Vroeger kon dat niet. Vanaf het Mestputteke tot Silsburg zijn de sporen vernieuwd en op een betonnen ondergrond gelegd. De stabiliteit heeft er heel veel bij gewonnen, en dus ook het comfort van de reiziger, om wie het ten slotte te doen is!

De huidige eindpuntlus bij het Zuidstation was vroeger al eindpunt van de doorstreepte lijn 24, die in 1969-70 korte tijd gereden heeft, en die toen uitsluitend bediend geweest is door rijtuigen uit de reeks 5000. Naar het Zuidstation werd gereden als 24 bis, naar Silsburg als gewone 24.



VERLENGING VAN
LIJN 1 IN GENT
TOT EVERGEM.

Het was toen de eerste maal in Antwerpen, dat dit gebeurde. Voordien reed een bisdienst altijd met doorstreept koersbord in beide richtingen, in tegenstelling tot Brussel, waar de streep ook alleen werd gebruikt, in de richting van de verkorte lijn. De laatste doorstreepte tramlijn in Antwerpen, waarvan hoger sprake, werd geen succes. Zij bestond slechts van begin september 1969 om na mei 1970 niet meer terug te komen.



Bovenstaande foto, genomen op ma.26 dec.1983, toont ons PCC 2120 op de nieuwe lijn 24, in de lus Silsburg. De film van de huidige lijn 24 is, zoals de vorige, paars met zwarte inschriften, en luidt: SILSBURG - ZUIDSTATION. De 2120 is "pakjestrans", en wat dat inhoudt ziet U hieronder. Foto: Arch.Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.

Vanaf begin december 1983 rijden op het MIVAnet, vijf rijtuigen rond, uitgedost als een geschenkpakje. Naar aanleiding van de eindejaarsfeesten gaf een Groot-Warenhuis opdracht, in het kader van haar reclame-campagne, deze trams te laten rijden. Gele rijtuigen werden "de strik omgedaan", in afwachting van herziening en herschildering. Dat waren: 2120-2122-2123-2126 en 2127. Deze rijtuigen worden eerlang rood. De 2121 is de grijze Strip-tram, wellicht de enige tram in Europa, die onder patent staat. Er zijn kleine afwijkingen in de schildering. Einde januari waren deze rijtuigen nog in dienst.

Een nieuwsje van hoog gehalte is wel dat eerlang de bestelling te verwachten is bij BN te Brugge, van tien proto-types van dubbelgelede rijtuigen voor de MIVA. Allerlei proeven zullen moeten uitwijzen hoe juist de nieuw te bestellen rijtuigen voor Antwerpen er zullen gaan uitzien, wanneer zij in reeks zullen gebouwd worden. Hoe groot die reeks zal zijn weten wij niet, maar hopelijk wordt de reeks groot genoeg, want met het oog op het tramnet Linkeroever en de voorziene uitbreidingen, en het feit dat de Antwerpse trams al niet meer jong zijn, is nieuw materieel zeer aan te bevelen!

In januari 1983 maakten wij foto's van lijn 1 aan het nieuwe eindpunt in Wondelgem. Voorlopig kon de lijn niet verder dan tot bij het Lieveke in Wondelgem, want over dat riviervak moest een brug worden gebouwd. Op onze kalender ziet U voor de maand januari een foto, -overigens is het onderschrift niet juist bij deze foto, waar U moet lezen: lijn 1, en de datum is 22 jan.1983!- aan het voorlopig eindpunt bij het Lieveke. Op de achtergrond van de foto ziet U een bosachtig voorkomen. Ondertussen is de brug over het Lieveke gereed en zijn de bomen weg. De tram heeft er een eigen bedding, gescheiden van het wegverkeer, en de sporen zijn aangebracht. De bovenleidingsmasten zijn er echter nog niet. De lijn loopt ongeveer 500 meter verder, waar ze weer voorlopig, eindigt op een overloopwissel ter hoogte van de Industrieweg. Men verwacht tegen maart dit nieuwe stuk in dienst te kunnen nemen. Nadien moet de lijn nog worden doorgetrokken naar Evergem-station. De NMBS van haar kant zou eigenlijk de treindienst tussen Gent en Eeklo willen schorsen, en sommige kringen gewagen van een doortrekking van lijn 1 naar Eeklo, zelfs naar Maldegem, en dat over de stil te leggen spoorweglijn. In hoever deze geruchten ernstig moeten genomen worden, zal de toekomst wel uitwijzen. Mocht men echter ernstig deze beslissing overwegen, dan zou het in België de eerste maal zijn dat men kan gewagen van een echte sneltramlijn, en dan hopen wij maar vurig dat men die zal aanleggen volgens alle regels van de kunst. Amerika heeft ons op dat gebied niet zoveel te leren. Verstandiger en goedkoper zal het zijn om eens een kijkje te gaan nemen naar Keulen, waar de sneltramlijn naar Bonn, liefst 50 km! buitengewoon goede en efficiënte diensten bewijst. De akkomodatie is er voorbeeldig, en de automatisering verdoorgedreven. Een tweede voorbeeld is de lijn Utrecht - Nieuwegein, sedert 17 dec.83 in dienst genomen, en hoe! Dus Heren, niet te ver en niet te duur! Daarom in onze ogen(!) een haalbare zaak. Overigens menen wij dat ook andere verbindingen, die voor treinitbating niet meer vatbaar zijn, best voor trambediening in aanmerking kunnen genomen worden, bv. Oostende - Torhout. En wat te denken van Brugge - Maldegem? De konstruktiewerkhuizen BN in Brugge zouden een voorbeeldig presentatieterrein vlak bij de deur krijgen. Hoeft dat een fiktie te zijn? Wanneer wordt er eens werk van gemaakt?

Over ongeveer een jaar verwacht men dat de eerste twee trolleybussen voor Gent, de fabrieken van Van Hool in Koningshooikt-lîer, zullen verlaten. Zij zullen dan uitgetest worden in een Duitse stad, waarschijnlijk Essen. De elektrische installatie wordt geleverd door ACEC - Charleroi. Als de proeven resultaten afwerpen, zullen nog eens 18 trolleybussen worden geleverd. Gent wordt na Antwerpen, Luik en Brussel, de vierde Belgische stad waar dat vervoersmiddel zal worden ingezet. In 1964 stopten Antwerpen en Brussel met de uitbating, en Luik dat toch een zeer uitgebreid trolleyneet bezat, stopte er mee in 1971. Overal in de wereld zag men deze tendens zich voortzetten, want de trolleybus was tóch draadgebonden. De tijd echter bracht ook andere zwakke punten naar voren, zoals oliecrisis en ook het milieu stelde eisen. Daardoor kreeg de trolleybus weer een kans. Ondertussen ontwierp men dan weer gelede trolleybussen, en stond men stil bij elektro-bussen, die konden worden uitgerust met een dieselmotor, zodat men niet noodzakelijk maar draadgebonden was. Deze overwegingen lagen aan de basis van een nieuw denkpatroon, en zo kon het gebeuren dat men verwacht in Gent, omstreeks 1987-88, de vroegere tramlijn 3, die nu wordt uitgebaat als lijnen 30-31 met bussen, te gaan bedienen met trolleybussen. Wij hopen echter dat lijn 10 in Gent, de enige lijn met veel eigen bedding, daar dan niet het slachtoffer zal van worden, want dat zou hoe dan ook, onverstandig zijn, en een échte aanval zijn op de tram, die men toch beweert te verdedigen, of zijn dat weer maar eens woorden?

BUURTSPOORWEGEN.

KUSTLIJN.



N.M.V.B.

Het is echt nog niet zo lang geleden dat men er aan dacht de ganse kustlijn af te schaffen, en te vervangen door autobussen, ja zelfs door een luchtmetro.

Van die speculaties is men echter teruggekomen en gelukkig maar. Wij herinneren ons in dat verband nog dat de burgemeester van De Panne, Versteete himself, door gemeentediensten de propagandaborden die de toegangswegen tot De Panne ontsierden, liet aanpassen. Daar stond toen op: De Panne, zijn Strand, zijn Duinen. Er werd toen bijgeklad: ZIJN TRAM? Dat was een kenschetsend voorbeeld van vooringenomenheid tegen alle beter weten in. Ondertussen is de kustlijn grotendeels gemoderniseerd en van snelle, gelede rijtuigen voorzien. De laatste sekties die nog moeten worden vernieuwd zijn de doortocht van De Panne en deze van Nieuwpoort - Bad.

In De Panne heeft Versteete ondertussen zijn burgemeesterssjerp moeten afstaan, en is men opnieuw gaan praten. Dat leidde tot een bevredigende oplossing voor wat de doortocht van de badplaats betreft, maar... er is meer. In de na-oorlogse overdenkingen was de tram een verwerpelijk iets, en moest daar ten koste van alles, een einde worden aan gemaakt. Zo verdween ook de tramlijn van De Panne naar Adinkerke-station. De spoorlijn 73 daarenboven werd ook stiefmoederlijk behandeld, en de weinige reizigers, die de moed nog konden opbrengen per trein naar Adinkerke te reizen, moesten er dan nog een busreisje bovenop nemen om in De Panne te geraken. Omstreeks 1975 dacht men er weer aan de kustlijn naar Adinkerke te verlengen. Dat was vlugger gezegd dan gedaan. Allerhande verenigingen met evenveel strekkingen zagen daarin alle mogelijke en onmogelijke bezwaren, wat de verwezenlijking niet gemakkelijker maakte. Voeg daarbij nog politieke wisselingen, en dan ziet U hoe moeilijk het worden kan. In laatste instantie heeft nu de minister van Verkeerswezen zijn akkoord gegeven, en de kogel is door de kerk. Niet dat de sporen er nu al liggen, maar eerlang toch kan men met de werken beginnen. Men hoopt tegen einde juni 1985 naar het station van Adinkerke te kunnen rijden. Daarenboven gewaagt men nu ook van elektrifikatie van lijn 73, en een geregelde dienst tussen Gent en Duinkerke. Het traject van de tramlijn ligt ondertussen al vast, waarbij voorzien is, dat de loods van De Panne zal verdwijnen, om plaats te maken voor een keerdriehoek, en wegnemen van de bestaande lus. Er is voorzien in een nieuwe stelplaats bij het station Adinkerke, dat nu De Panne heet. De sporen worden dubbel aangelegd, langsheen het Calmeynbos. Voorbij Meli verlaat de lijn de straatweg, om met een grote boog doorheen een weiland naar het station te lopen, om vervolgens enkelsporig terug te keren langs de weg tot bij de Meli. Dat is dus weer goed nieuws. Minder goed echter loopt het in Nieuwpoort aan Zee, waar de tram wordt geweerd van de Albertlaan. Hij zou verhuizen naar de Elisalaan. Als Nieuwpoort de badgasten zo maar verwaarloost, doen deze er beter aan rustig in de tram te blijven zitten, tot verderop, waar ze wél vriendelijk worden ontvangen, in Oostduinkerke, Koksijde of De Panne, en waar ze wél met hun valiezen dichtbij hun hotel worden gebracht. Denk maar niet dat wij de problemen niet kennen, maar om klantvriendelijk te zijn op de Albertlaan, moeten daar eerder de auto's geweerd worden dan de tram, en die mogelijkheden zijn er ook, en kosten veel minder geld en moeite dan het verbannen van de tram, maar ze zullen tóch hun zin doorzetten. Redeneren als: "Och die 100 meter" is fout, zonder meer.

ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM - EDEGEM.

Tijdens het seizoen 1983 stonden in het museum voor het Brussels Stedelijk Vervoer te Woluwe, de Antwerpse rijtuigen 200, 550 en bw.601 tentoongesteld. De 200 werd reeds tijdens de maand september naar Antwerpen overgebracht waar hij tijdelijk onderdak vond bij de MIVA. Van het museum in Woluwe kwamen de rijtuigen 550 en 601 naar Edegem op 1 dec.1983. Rijtuig 200 zal daar eveneens naartoe gaan, en tijdens het seizoen 1984 zullen zij de blikvangers vormen van de museumverzameling. Waarschijnlijk mag ook nog een type S van de NMVB worden verwacht. Wij komen daar later op terug. Hieronder een foto van de aankomst in Edegem van bijwagen 601 op 1 dec. 1983. Op de achterpagina ziet U de aankomst van mw. 550. Foto's E.Keutgens.



BOEKBESPREKING.

Traditioneel verschenen bij De Alk twee boekjes als eindejaarsuitgaven, nl. Spoorwegen 1984 van G.Nieuwenhuis en Trams 84 van G.Stoer. De inhoud is ons voldoende bekend, zodat onze voorraad, nog voor wij tot bespreking konden overgaan, was uitverkocht. Zoals altijd was de presentatie goed, en al kunnen hier en daar enkele kleinigheden worden aangehaald die wat onnauwkeurig overkomen, dat schaaft het geheel nauwelijks. G.Stoer overdrijft echter flink waar hij zijn gal spuwt op zekere toestanden in Antwerpen, ook al levert hem dat het predikaat specialist op in een Antwerpse krant-die-U-geen-dag-kunt missen, omdat hij blijkbaar dezelfde slechte smaak heeft als zijn bewonderaar. Een beetje nuancering zal G.Stoer zonder meer wat geniethaarder maken, en hij moet maar eens beseffen dat zijn mening nog geen evangelie is, dat men zonder meer hoeft te slikken! De prijs is 12,50 fl. als U ze nog ergens mocht aantreffen. Toch aanbevolen. Volgend jaar zullen wij onze voorraad best aamerkelijk verhogen.

Drukkerij J.v.Steenoven in Rijsbergen, NL, bracht een boek uit, over HET TRAMVERVOER IN RIJSBERGEN. De auteur J.Bastiaansen zorgde voor een keurige beschrijving van het tramvervoer in zijn gemeente in voorbije dagen. Het boek meet 17x25 cm, is uitgevoerd op kunstdrukpapier, en voorzien van een rode linnen omslag met goudopdruk. Rijsbergen werd bediend door de tramlijnen Princenhage-Rijsbergen-Wuustwezel, en Hoogstraten-Meerle-Rijsbergen. Voor liefhebbers van de NMVB ligt hier een kans om wat kennis op te doen over kleinere lijnen met geschiedenis. Aandacht wordt besteedt aan het trammaterieel van de NMVB en van de ZNSM, terwijl een hoofdstuk is gewijd aan de loop van de Belgische tramlijn. Ruim dertig foto's verlichten de tekst, die door tekeningen en schetsen vervolledigd wordt. Wie belangstelling heeft voor dit werk kan het bekomen mits storting van 500 fr. op rekening 733.3262744.82 van Frans Jaspers, Meerledorp 42 2328-Hoogstraten met vermelding "Tramboek". Het boek wordt U dan zonder verdere kosten toegestuurd. Aanbevolen!

Modelbouwers komen weer best aan hun trekken in twee boeken die verschenen bij De Alk. De auteur Michael Andress verstrekt in "GEBOUWEN EN CONSTRUCTIES" aandacht aan de vele problemen die opdoemen bij het opstellen van de modeltafel, op het gebied van de inkleding. Uit de inhoud: Gereedschap, Materialen, Bouwpakketten, Wijzigen van bouwpakketten, Bewegende modellen, Zelfbouw, modelinterieurs, Schilderen, verweren en aanbrengen van opschriften. Het boek omvat 112 blz. op glanzend papier, en is verlicht met een enorm aantal foto's, waarvan men bij het bekijken alleen al, aan de slag zou gaan.

Het tweede boek behandelt de LANDSCHAPSBOUW. Geen modelspoorweg is compleet zonder een natuurlijk decor, met heuvels, vers geploegd bouwland, bomen en rotsen, wegen, waterwegen en havens. Dit boek geeft handige tips voor het bouwen van zo'n landschap en voor speciale effecten, zoals klinkerbestrating, vijvers met waterlelies en besneeuwde berghellingen. Eveneens 112 blz. en tientallen foto's op glanzend papier. Prijs per boek: 380 fr. Te bekomen in het Trefpunt ProV en in de boekhandel. Voor wie het geduld kan opbrengen om echt aan modelbouw te doen, twee handige gidsen, die U niet mag missen. Tijdens de openingsdagen van het Trefpunt ProV, kunt U beide delen eens rustig inkijken. Dan neemt U ze beslist mee naar huis. 'n Goede investering, echt!

Voor ons volgend nummer beloven wij U een bespreking van "Railplannen voor Modelspoorders" H.van Willigenburg, uitgegeven bij De Alk - Alkmaar.

VRIENDENKRING, vervolg van blz.2.

ANDERE AKTIVITEITEN:

voor 1984 zijn de volgende voornemens:
1 mei: bezoek aan de CW-Tilburg van de NS, bezoek dat wegens stakingen in Nederland, op de voorziene dag van 11 nov. in laatste instantie moest afgeschaft worden.
zaterdag 26 mei: bezoek aan het GVA-Arnhem. Dit bezoek moet nog verder geregeld worden, en het is niet uitgesloten dat' toch nog een andere datum wordt weerhouden, bv.2 juni . In september is een bezoek gepland aan de ASVi, een bezoek dat wij vorige september, vanwege staking bij de NMBS moesten aflassen. Ten slotte is er dan in oktober een bezoek voorzien aan de NMBS-stelplaats van Kinkempois. Het programma is echt niet overladen, en biedt aan ieder wat wils. Juiste dagen worden alsnog medegedeeld.

PROV-KALENDER 1984.

Deze kalender is in beperkte mate nog verkrijgbaar aan 130 fr.'n Goed kadoetje!

PROV-KALENDER 1985.

Onze kalender voor het volgende jaar voorziet enkel foto's van de NMBS en NMVB, vanwege de jubilea dezer Maatschappijen in 1985.

FOTOREEKS LIJN 11 - MIVA.

Vanaf februari is in het Trefpunt PROV, een reeks foto's verkrijgbaar gesteld van oude opnamen van lijn 11 van de MIVA, formaat: 105 x 145 mm., zwart-wit uitvoering. Prijs: 200 fr per reeks van tien foto's. Postverzending kan geschieden door overschrijving op elders genoemde rekening van PROV-Antwerpen, van 230 fr. Vermelden: MIVA lijn 11.

GROTE KLEURENFOTO'S

van verschillende trambedrijven in België en Nederland, formaat 30 x 40 cm. zijn te verkrijgen in het Trefpunt PROV tijdens de gewone openingsdagen, aan 220 fr. Deze reeks wordt geregeld aangevuld met allerlei opnamen van hoge kwaliteit.

MECHELEN-TERNEUZEN en GENT-TERNEUZEN:

H.G.Hesselink, onze lezers welbekend, schreef een schitterend boek over de spoorlijnen Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen. Een zeldzaam werk in eigen taal over de geschiedenis van Belgische spoorlijnen, dat rijkelijk geïllustreerd is met zeldzame foto's. Dit werk is vanaf nu al in het Trefpunt-PROV te bekomen aan de prijs van 950 fr. Nu niet uitstellen, want wij hebben slechts 25 ex. in voorraad.

Voor wie zijn abonnementsgeld nog niet betaalde, is dit de laatste PROV-Koerier!

PROV - LEZERSKAART 1983 - 1984.

In dit nummer vinden onze abonnees hun lezerskaart over 1983 en 1984. Deze kaart wordt door de abonnee zelf ondertekend. Zij geeft recht op het deelnemen aan alle door PROV georganiseerde uitstappen, vergaderingen en andere manifestaties, binnen de beschikkingen door het bestuur vastgesteld. Het verdient absolute aanbeveling deze kaart op ieder verzoek te kunnen tonen, en het is van belang ze steeds bij U te hebben. Draag er zorg voor a.u.b.

ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM - EDEGEM.

Zoals vorige jaren gebeurde, neemt ook onze vereniging dit jaar actief deel aan de bewaking en het toezicht in het Museum.

De dagen dat PROV-vzw de diensten uitmaakt, zijn de volgende:

za.26 zn zo.27 mei; do.31 mei; zo.17juni;
za. 23 juni; zo.15 juli en za.21 juli;
zo.29 juli; za. 11 aug.; za-zo.25+26 augustus;
za+zo. 22+23 sept; za+zo. 20+21 oktober 1984 .
In totaal staan wij in voor 15 bewakingsopdrachten. Als wij daarbij rekenen aan twee personen per dag, geeft dat 30 mantotaal. Dat is een zaak die wij zeker moeten kunnen waarmaken. Kijkt U even naar welke dag of dagen U zich ter beschikking wenst te stellen. Indien mogelijk, geef ons melding van de door U gekozen data, op de vergadering van 24 februari. Kunt U daar niet aanwezig zijn, schrijf dan een kaartje aan het sekretariaat, W. Bomans, Molenlei 44/2, 2060-Merksem. Liefst hadden wij uw toezegging binnen onstreeks 10 maart, zodat wij dan beurtrollen kunnen opmaken voor het ganse seizoen. Wij bevestigen dan de door U gekozen datum(s). Samen zorgen wij voor een goede start, maar dan liefst geen talmen. Interessant zou zijn dat U ook een mogelijke dag voor reserve opgeeft, rekening houdend met de lange termijn op voorhand vast te stellen, en een ziektegeval of ernstige reden kan in die tijd echt wel eens voorkomen. Akkoord? Het is ons best indien U met iemand uit uw vriendenkring afsprekt, en samen bijvoorbeeld dezelfde dagen dienst neemt. Dat maakt het uiteraard gezelliger. In het verleden hebben wij er ons voorbeeldig doorgeslaan, en dat moet nu zeker weer kunnen. U weet net zo goed als wij, dat heel veel stemmen geroepen hebben om een eigen Trammuseum. Nu er dat is moeten wij er een erezaak van maken om de zaak voorbeeldig uit te baten, en zeg nu eens eerlijk, is één dag per seizoen veel gevraagd? Belangrijk evenwel is, dat U dadelijk reageert, anders wordt het vast weer een uitstel met moeilijke werken als gevolg. Het bestuur ondervindt daar dan wekenlang moeilijkheden van, terwijl wij onze beschikbare tijd hard nodig hebben.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

50 jaar geleden ;... Per trein door België - [V]

De Stadstram van Mechelen. [V]

Aktueel Spoorwegnieuws NMBS en Tramnieuws MIVA - MIVG - NMVB

Museumnieuws en Boekbespreking.

VRIENDENKRING PROV.

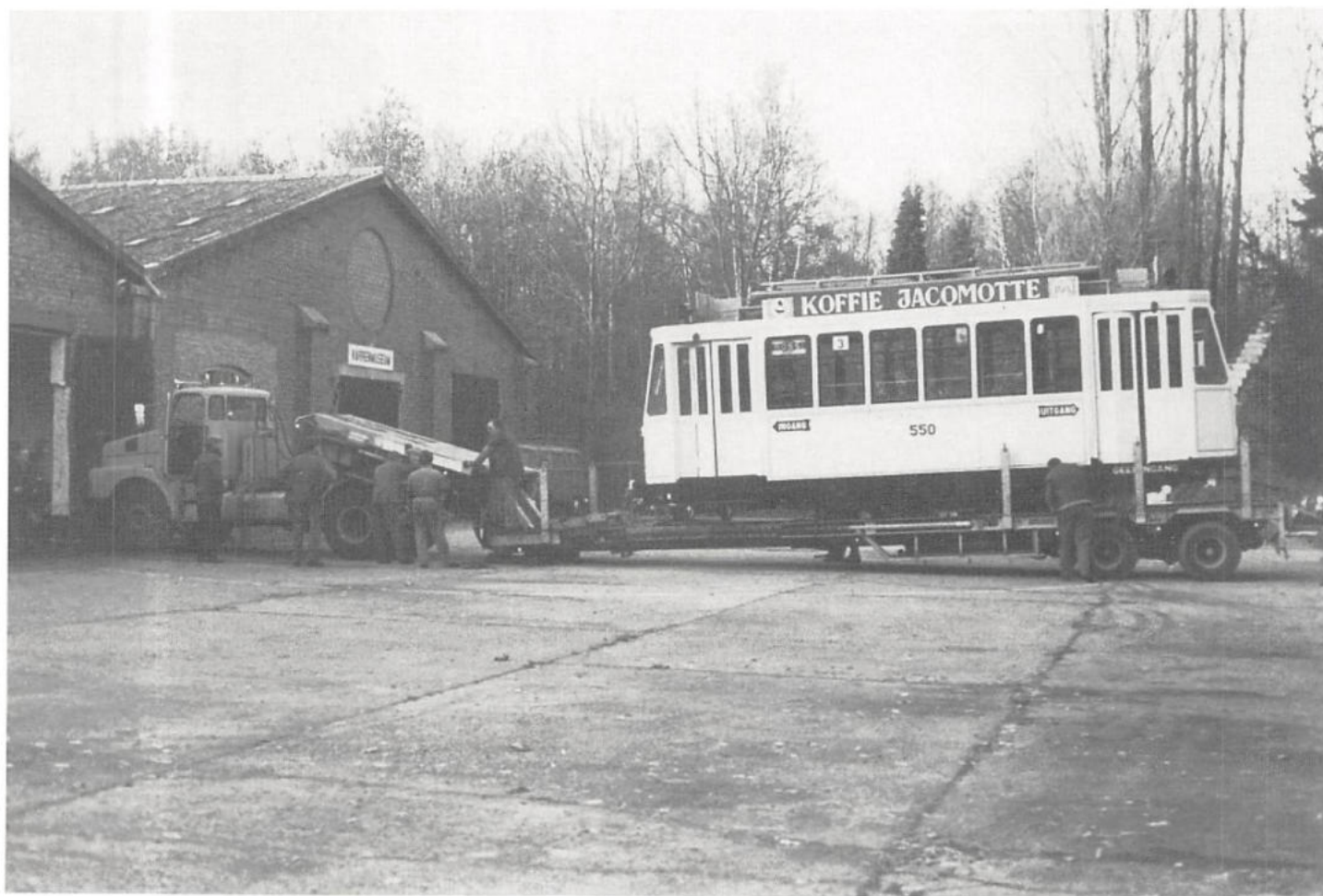


Foto slotpagina: Aankomst en lossen van rijtuig 550 - ex-MIVA,
in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum in Edegem. 1 dec.1983.

Foto: E.Keutgens-Antwerpen.

Bijlage aan PrOV-Koerier nr 1.84.

PROGRAMMAWIJZIGING.

Het voor 24 februari voorziene programma: Trams van MIVA en NMVB-Antw. in de vijftiger jaren, wordt verschoven naar 23 maart. Op 24 februari bieden wij U een voordracht aan over het Intercityplan van de NMBS, gegeven door de heer Migon, Inspekteur bij deze Maatschappij. De lezing begint stipt om 20 uur, teneinde de voordrachtgever de gelegenheid te geven tijdig thuis te komen. Wees dus op tijd.

Roger Basteens,
voorzitter.