

# proV koerier

2-84



VERENIGINGSBLAD VAN DE vzw. PRO OPENBAAR VERVOER - ProV.

Hoofredactie en verantwoordelijke uitgever: Roger BASTAENS.

Baggenstraat 6

B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout

Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09 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: Eindpunt van de buurtlijnen aan station Mechelen,  
met mw. 9745 - H en 10326 - M, op 9 juli 1955. Foto Edu Bouwman.

## V R I E N D E N K R I N G - P R O V.

### B I J D E P R O V Z I T J E T O F .

#### ALS U VERHUIST...

vergeet dan a.u.b. niet ons tijdig van uw adresverandering op de hoogte te stellen! Onlangs nog zijn twee opeenvolgende nummers van de ProV-Koerier teruggezonden door de post, omdat de geadresseerde niet meer op het aangegeven adres woonde. Wij stonden volkomen machteloos. Niettemin moesten wij twee weken later een boze brief inkasseren van de verhuisde abonné, die zich geërgerd afvroeg of er nog wat van kwam... De zaak had echter één voordeel: we kenden toen meteen het nieuwe adres!

Denk er a.u.b. aan, bij woonstverandering ons meteen het nieuwe adres te bezorgen! Rechtstreeks aan de voorzitter zenden, a.u.b.

#### ProV - VERGADERINGEN.

In ons eerste ProV-Koeriertje kondigden wij een programma-overzicht aan voor de maand mei. De heer Igor Willems heeft ons verzocht de geplande voordracht over de trams in het Roergebied te mogen verplaatsen naar de maand juni. Daardoor komt dus deze projectie een maand later, en werd in de maand mei een vervangingsprogramma aangeboden. De voorziene praatavond in juli gaat door, maar er zal evenwel een dia-projector ter plaatse zijn, zodat U gerust enkele recente opnamen kunt vertonen. Deze avond kan evengoed als ruil- en koopavond worden gezien, zodat er een rustige, aangename en ontspannen sfeer kan heersen. Laat ons er a.u.b. even van uit gaan dat beslist niet elke avond een projectie-avond dient te zijn. Gezelligheid is méér dan dat. In de maand augustus is er geen vergadering, maar wij zijn weer paraat voor een denderende tramavond op 28 september. Voor oktober wordt een treinavond voorzien, en in december een diaverkoopavond, maar daarover komen wij later terug aan het woord.

Het doet in elk geval goed van onze vrienden te vernemen, dat onze bijeenkomsten weer terug die echte, gezellige vergaderingen zijn, waar wij elkaar vinden in een rustige sfeer, en dat het steeds weer laat geworden is voordat men dat beseft. Zo hoort het ook te zijn, en ook U zijt van harte welkom!

#### TOEZICHT TRAMMUSEUM EDEGEM.

Hieronder vindt U de lijst van de uit te voeren toezichten door de ProV, aangevuld met data en toezichtsbedienden. Wij stellen het op hoge waarde, bij aanvang van het seizoen een volledige lijst te kunnen overleggen. Hierbij is uitgegaan van ten minste twee toezichters per beurt. Voor de zondagen willen wij dat aantal graag tot drie opvoeren, al is dat nog niet helemaal geregeld.

za. 26 mei: hh.Staf Cuyt en Roger Bartolomees;  
zo. 27 mei: Roger en mevrouw Lauwers;  
do. 31 mei: hh.Frans Engelen en W.Bomans;  
zo. 17 jun: hh.R.Van Iseghem en E.Morbé;  
za. 23 jun: hh.I.Willems en B.Baeckelandt;

zo. 15 jul: hh.J.Dobson, R.Bastans, R.Marquenie  
za. 21 jul: hh.F.Willems en L.Wenes;  
zo. 29 jul: hh.De Sutter, Malomgré, J.Mahieu;

za. 11 aug: hh.M.Peusens en M.De Weerdt;  
za. 25 aug: de heer en mevrouw Possemiers;  
zo. 26 aug: dhr en mw.Cuyt en dhr.P.Possemiers

za. 22 sept: hh.Th.Beerts en A.Vanderstraeten;  
zo. 23 sept: hh.M.Peusens en P.Meukens;

za. 20 okt: hh.Jan Coddens, J.de Leus;  
zo. 21 okt: hh.S.Cuyt en R.Bartholomees.

Wij verzoeken onze medewerkers vriendelijk even aandachtig deze lijst te overlopen, en eventuele verbeteringen voor te stellen aan de voorzitter. Wij doen echter nog wel een oproep voor een derde toezichter op de zondagen waar er nog geen drie zijn! Ook zij gelieven zich bij de voorzitter te melden, uiteraard met vermelding van de dag waarop zij zich ter beschikking stellen. Bij dienstaanvaarding melden de toezichters zich bij de portier van het park, waar zij het register ondertekenen, en de sleutels in ontvangst nemen. Verdere onderrichtingen vinden zij in de lade van de toonbank. Mocht U hierover nog vragen hebben, kunt U zich met de heer E.Keutgens in verbinding stellen ná kantoor-tijd, op nr. 03 - 239.07.78. (vervolg pagina 47)

VIJFTIG JAAR GELEDEN . . .

## PER TREIN DOOR BELGIE.

REPORTAGE DOOR H.G.HESSELINK.

De VIJFTIENDE EN LAATSTE DAG voerde ons weer in de richting Luik, ditmaal met een halfdoorgaande trein. Vertrek Brussel-Noord om 8u.06, en aankomst in Tienen om 9u.16. In Leuven namen wij daarbij de aansluiting op van de trein Kortemark-Gent - Mechelen - Leuven, een trein waarvan de terugrit in Luik begon! Onderweg kwamen wij een hele reeks snel-, blok- en luxetreinen tegen, die uit Luik vertrokken waren om 7u.40, 7u.51, 7u.56, 8u.01 en 8u.08. Daarvoor alleen waren dus al vijf opdruklokomotieven nodig geweest. Daarna was het, behoudens een paar halfdoorgaande treinen, enkele uren rustig. Misschien zegt U: "Alweer die lijn 36!". Inderdaad, maar er was toen veel meer langs die lijn te zien dan tegenwoordig. Langs lijn 36 waren stelplaatsen in Leuven, Tienen, Landen, en Ans met subdepot in Liers. In en aan de rand van de Kempen vonden wij lokomotiefdepots in Hasselt, Mol, Aarschot en Wezet, met subdepots in Lier, Turnhout, Hamont, Maaseik en Winterslag. Altijd was daar bedrijvigheid, en haast altijd zag je er andere lokomotieven. Behalve uitrijden bestond een groot deel van de bedrijvigheid immers uit restaureren, d.w.z. water, kolen en zand nemen, smeren, vuur schoonmaken, en niet vergeten: draaien!

In Tienen hadden wij twee uur de tijd, die wij gebruikten om te fotograferen en om diverse goederentreinen te zien rangeren en voorbijrijden. Om 11u.04 ging de rit verder (type 44). Direkt na vertrek in Tienen kwamen wij langs de suikerfabriek met de twee uitgebreide emplacements, één voor normaalspoor, en één voor meterspoor, aansluiting Buurtspoor. Voor beide bezat de fabriek eigen rangeerlokomotieven. In Drieslinter takte de lijn naar St-Truiden en Tongeren af, waarna wij om 11u.58-12u.12 in Diest overstapten, en om 12u.55 in Leopoldsburg aankwamen. Er heerste op dat ogenblik nogal wat drukte: behalve onze trein die doorging naar Mol, kwamen ook treinen binnen uit Hasselt, en één uit Mol, die doorreed naar Houthalen. Wij namen de tijd tot 14u.30 om het meterspoorbedrijf van het kamp Beverlo, dat aan het station kwam, te bekijken, en de kolentreinen van de nog jonge mijn van Beringen, alle getrokken door type 81 (G 8-1) te aanschouwen.

Even ten zuiden van Leopoldsburg lag een verbindingsspoor van Beringen naar Heppen, waarover een enkele personentrein reed, maar die veel gebruikt werd door kolentreinen, richting Leuven, Mechelen en verder. Langs deze mijn, en ook die van Zolder, die wat verder van de hoofdlijn aflag, kwamen wij in Houthalen (aansluiting op de voormalige Luiks-Limburgse spoorweg) en dan in Hasselt, om 15u.22. Ook hier was het "knooppunttijd": in de tijd van 17 minuten vertrokken er liefst vier treinen, enkele daarvan getrokken door een "spider" type 40. Deze Amerikaanse lokomotieven hadden een hoog machinistenhuis, maar een laag gelegen vuurmond, zodat de stoker op twee verdiepingen werkte. De reis verliep via Beverst (aftakking naar Lanaken - Maastricht, oude lijn naar Aken van de Grand Central Belge) naar Tongeren, 16u.27 - 17u.05, waar we overstapten om de reis verder te zetten naar Visé-Haut, dat we om 17u.33 bereikten. Dit was het westelijk deel van de oorlogslijn Montzen - Tongeren, die wij van Montzen tot Visé al eerder bereden hadden. Even ten Oosten van Tongeren, takten we naar rechts af, om vervolgens met een boog naar links over de lijn naar Hasselt te gaan. Met een halfuurtje "rust" te Tongeren, namen we snel een kijkje bij het buurtspoorbedrijf, waar een aantal lokomotieven hun vertrektijd stonden af te wachten.



Lokomotieven 2571, 2525 en 1121 te Ans. Foto Hesselink

Tongeren intrigeerde ons nogal, omdat van daar uit één van de drie buurtspoorlijnen uit België naar Maastricht begon, terwijl de twee andere uit Glaaien en Lanaken kwamen. In totaal kwam er per dag elfmaal een tram in Maastricht aan. De zaak was efficiënt opgezet, want in de meeste gevallen vertrok een pas aangekomen tram direct weer over één van beide andere lijnen verder.

Terug naar onze trein, die we in Visé-haut verlieten, om voor de tweede maal tijdens onze reis, de trap naar Visé-Bas af te dalen. Om 17u.53 kwam onze trein van Spa naar Amsterdam, getrokken door de haast onvermijdelijke type 44, die plaats maakte voor een Hollandse machine. Om 18u.00 vertrokken we, en om 18u.03 lieten wij België achter ons, en verdwenen de laatste Belgische seinen uit het gezicht.

In het kader van deze dag was het niet mogelijk de lijn van Tongeren naar Luik te berijden. Deze was in zoverre interessant, dat we dan van de hoogvlakte met vrijwel gesloten reguleur konden afdalen. In omgekeerde richting zal het echter wel moordend werk geweest zijn, want de hellingen in de tunnels waren steil. Het beste was dan, als de omstandigheden het toelieten, met een dik doorgebrand vuur te vertrekken, zodat de gassen niet al te benauwend meer waren.

In de jaren tussen 1928 en 1939 hebben wij vijfmaal een abonnement genomen, en van één ervan is hier de route beschreven. Beschouwingen en gebeurtenissen kunnen echter wel betrekking hebben op verschillende jaren in die periode. Het waren gouden dagen, waarin wij de komst van de typen 5 (1D1, met 128 ton de zwaarste sneltreinlokomotieven in Europa) en 35 (1D) beleefden. Het waren duidelijk proeflokomotieven, waarvan er van elk type vier stuks gebouwd zijn. Er zal ook wel een stukje propaganda aan te pas gekomen zijn, want zij verschenen op de sporen in 1930, het jaar waarin twee grote tentoonstellingen werden gehouden, respectievelijk in Antwerpen en in Luik. Hun eigenlijke bestemmingen, de toekomstige vervanging van de typen 10 en 36, hebben zij echter nooit bereikt.

In 1935 werd in Brussel de Wereldtentoonstelling georganiseerd, en bij die gelegenheid werd onder andere de eerste van een nieuwe reeks 2C1 sneltreinlokomotieven type 1, tentoon gesteld. Hiervan zijn uiteindelijk 35 stuks gebouwd, maar ook zij zijn er wezenlijk niet in geslaagd het type 10 van de Luxemburgse lijn te verdringen. Eveneens in 1935 verscheen de grote proeflokomotief van Franco-Belge, C1-1B1B1-1C, die van de nieuwste snuffjes op het gebied van verbrandingstechniek en van middelen tot verhoging van het thermisch rendement was voorzien.

Onderstaande foto's: (Archief van de Auteur)

**Boven:** Rangerende lok. 8452 (later 81352) te Diest.

**Midden:** Hasselt: een lok.type 40 vertrekt met een trein II naar Luik.

**Onder:** Visé-zuidzijde: Een lok.53 rangeert. Op de achtergrond de hooggelegen lijn Tongeren-Visé-Aken.



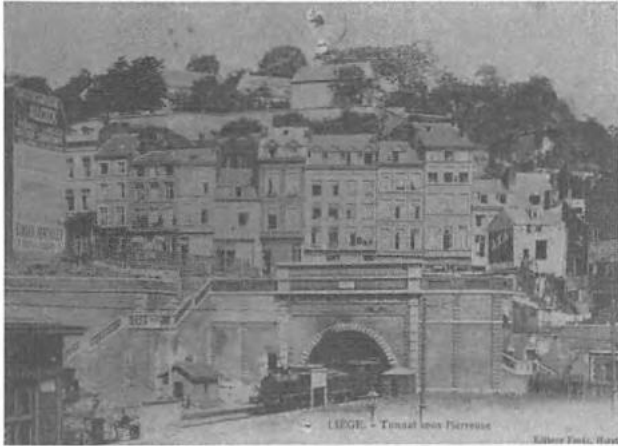
Onderstaande foto's: (Archief Hesselink)

**Boven:** Luik, lok-type 2 bis, met trein uit Tongeren.

**Midden:** Luik-Longdoz, een lok.type 44 vertrekt met doorgaande trein naar Amsterdam, via Visé.

(Archief Eigen Baan):

**Onder:** Een elektrische trein v.d lijn Antw.-Brussel. 1935



Zij leed echter aan het bij dat soorten proeven bekende euvel, dat een lokomotief, in tegenstelling tot een stationaire stoommachine maar een relatief beperkt "volume" heeft. Tenslotte kwam dan in 1938 nog het 2B1-type 12, dat, in een uitvoering van zes stuks, bestemd was voor lichte, supersnelle treinen. In principe geslaagd, is zij echter door oorlogsomstandigheden, nauwelijks toegekomen aan haar doel: de afstand Brussel-Oostende zonder stoppen, blijvend in zestig minuten af te leggen. In dit verband zij meegedeeld, dat wij het ingebruik nemen van het snelspoor van Brussel-Zuid naar Denderleeuw, april 1933, hebben beleefd, zodat men toen van Brussel-Zuid naar Gent kon rijden, zonder één station te zien, Merelbeke uitgezonderd. Aanvankelijk kon maar met beperkte snelheid gereden worden, daar door de bodemgesteldheid nogal wat baanverzakkingen optraden, die pas na uitgebreide drainagemaatregelen verholpen werden. Vergeten we niet de bouw van de vierendeelbruggen (Mechelen en elders...) en de sluiting van het station Oostende-stad voor alle treinen, behalve die van lijn 66, richting Torhout, in 1935. Treinen voor de richting Brugge werden toen alle in het Kaaistation behandeld. In 1937 kreeg Brugge zijn huidige station, na een bouwperiode van enkele jaren, bij welke gelegenheid tijdelijk een halte Brugge-St-Andries werd ingericht, ten behoeve van snel- en internationale treinen, die in Brugge geen aansluitingen bedienden. Maar nog vóór die datum kwam in 1935 de elektrische dienst Antwerpen-Brussel, waarbij twee sporen geëlektrificeerd werden, en de beide andere sporen bestemd werden voor door stoomlokomotieven getrokken treinen. De Nord-Belge, de Prince Henri en de Chimay, de Mechelen-Terneuzen en de Anzin, waren allen in hun beste jaren en hadden nog een eigen gezicht. De Kempen was in volle ontwikkeling, ja wat beleefden we al niet! In Frankrijk reden in 1932 de eerste Michelines, o.a. bij de Est, die er op kalme uren enkele ritten van Mézières-Charleville naar Givet mee maakte, en terug. In de zomer reed deze Micheline tweemaal daags door naar Dinant en terug. Verbaast het U dat toen wij er lucht van kregen, nu vijftig jaar geleden, wij op luchtbanden op rails gereden hebben?

Veel is vervaagd, maar veel is nog scherp in het geheugen opgetekend:  
ONVERGETELIJKE TIJDEN....

H.G. Hesselink.

NOOT VAN DE REDAKTIE:

Mijnheer Hesselink, voor deze bijdrage, waardoor wij sterk hebben genoten van uw belevenissen, alsmede van uw boeiend verhaal, danken wij U van harte, uit naam van onze lezers, en uit eigen naam. Wij laten onze waardering blijken door een verlangend uitkijken naar een nieuwe bijdrage van U.

# 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.

Met het in dienst komen van lijn M - Mechelen-Brussel, op 1 juni 1949, kwam er dagelijks Brabants materieel in de groep Antwerpen, want de lijn werd vanuit Brussel uitgebaat. Het is daarom weinig waarschijnlijk, dat er na 1 juni 1949 nog een lijn T gereden heeft, alhoewel dat niet uitgesloten is, bv. een versterkingsdienst of bijzondere rit, maar hierover is ons niets bekend.

Het ontstaan van lijn M gaf enige hoop op het verder in stand houden van de tramdiensten, maar achteraf bleek die hoop ijdel te zijn.

Toen het stadsnet nog in volle omvang was, werd het klein onderhoud van de rijtuigen in Mechelen zelf gedaan, maar het grote onderhoud gebeurde in Merksem. Zo kon het voorkomen dat op de Frankrijklei in Antwerpen, een lijn 1 van Antwerpen, gevolgd werd door een lijn 1 van Mechelen, en gebeurde het wel eens dat op de Bredabaan in Merksem, een lijn 3 van Antwerpen voorafgegaan werd door een 3 uit Mechelen...

Immers, voor het opladen en vervoeren van bevoorrading, nam men gewoon een tram, waar het opstaande koersbord onaangeroerd bleef. De Mechelse 1, 2 en 3 zijn aldus allemaal wel eens in Antwerpen gekomen. Toen men na de oorlog aan vernieuwing van het materieel toe was, en enkele lijnen in feite aan verlenging toe waren, liet de tijdsgeest zich voelen, en de NMVB sloeg resoluut de weg naar de "verbussing" op. Om na te gaan of het allemaal wel kon, zouden de stadsnetten van Mechelen, Leuven en Brugge, en de lijnen van Namen, als proefkonijn fungeren. In Brugge reed de laatste stadslijn ( 4 ) op 31 juli 1951 binnen, en toen 1952 zijn einde naderde, hapte ook de Mechelse stadstram naar adem, en op 21 december 1952 eindigde het grote avontuur voor de lijnen 1, 3 en 3 doorstreept.

Lijn 2 kreeg nog wat respijt, maar op 28 februari 1953 streek ook zij haar beugel. De stadstram had gespeeld, gevochten, en....verloren.

Bussen rukten op, en alhoewel in de stad nog spoorverkeer mogelijk was, bleef het er stil. In december 1953 was het niet meer mogelijk om nog door het stadscentrum te rijden, en waren de meeste sporen opgeruimd. De buitenlijnen hielden echter nog een tijdje stand, en te hunner behoefte kwam er op het Albert I - plein een boog, die de sporen van de Stationsstraat met deze van de Hendrik Consciencestraat verbond. Komende uit de richting van buiten de stad, werd gereden langs de vestingen, het Raghenoplein, Stationsstraat, Albertplein, Consciencestraat, Arsenaalstraat, Stationsstr., Raghenoplein, en verder zoals voordien. De laatste sporen van de stadstram, nl. deze van de Elzestraat, Liersesteenweg, Frederik de Merodestraat (lijn 3) en deze van de Befferstraat en Keizerinstraat, (lijn 2) verdwenen in de loop van 1955.

Het aantal stadsbuslijnen liep al vlug op tot 8, maar de buitenlijnen bleven rijden, ja, zelfs met het modernste Buurtspoorwegmaterieel van dat ogenblik, nl. S-rijtuigen. Deze trof men aan op de lijnen 52 en M. De lijn H bleef met standaardmaterieel uitgerust, waarmee ook de lijnen 52 en H tijdens de spitsuren werden versterkt. De tijdsgeest van dat ogenblik - die helaas ook nu nog aanwezig is! - eiste de onvoorwaardelijke dood van de tram in Mechelen. Lijn 52 reed op 10 nov. 1956 de geschiedenis in, op 30 april 1957 gevolgd door lijn H. Lijn M tenslotte, met veel brio ontstaan in 1949, moest eraan geloven op een veel kortere tijd dan men toen had gedacht!

Foto's hiernaast:

Bovenaan: Mw. 9565 van lijn 1 aan het eindpunt Waterloo, gezien vanuit een tram van lijn 52.(V.Witsen).

Midden: Mw. Seneffe 9701, uit de dienst van lijn 2, in stp.Merksem Oude Bareel, voor ophalen van materialen. (E.Bernard.+)

Onder: Mw.Seneffe 9695 in dienst op lijn 3, aan het station van Mechelen: 22 augustus 1951. ( foto Bazin.)

Deze opnamen horen thuis in de Archieven Eigen Baan, 2200-Antwerpen-Borgerhout.

Toen op 1 juni 1957 de laatste tram naar Keerbergen en Brussel, bij het station Mechelen-Nekkerspoel, de brug over de afleidingsdijle opdraaide, spreidde hij een dichte nevel over de geschiedenis van de Mechelse tram, en vandaag, geen dertig jaar later, weten veel Mechelaars niet meer dat er ooit in hun stad trams hebben gereden!

Mochten deze artikelen hebben bijgedragen tot een beter inzicht in wat éénmaal was, en het bestaan van de tram in Mechelen, aan de vergetelheid hebben ontrukkt, dan achten wij ons rijkelijk beloond.

Een stevig woord van dank ben ik verschuldigd aan Monseigneur Cammaert, en de heren Ludo Bosschaart en Jos Neyens+, want zonder hun zeer gewaardeerde hulp zou deze bijdrage niet zijn geworden wat ze nu wél is geweest! Het verstaand netplan is van Jan Mahieu, die wij hiervoor feliciteren en danken. Overtuigd zijn wij wél van het feit dat niet alles is gezegd over de tram in Mechelen, maar wie daarover nog meer weet, kan deze wetenschap bij ons kwijt, en graag! Graag nog een woord van dank aan dié lezers, die reeds toelichtingen hebben gezonden, en die hier nog aan het woord komen: Th.Beerts en Roger Bartolomees, en de fotografen, bekende en onbekende, die door hun werk de illustratie hebben mogelijk gemaakt. Aan allen, mijn oprechte dank en erkentelijkheid!

#### NAKLANK EN TOELICHTING.

Tenslotte nog enkele opmerkingen en toelichtingen van onze Lezers.

Uit Kraainem: In 1932-33 waren er in Mechelen ook vier van de vijf open Tifils-bijwagens, nl: 8950, 8951, 8952 en 8954. Bw.8953 was er niet bij.

Toelichting van de redactie:

Deze bijwagens werden besteld bij Franco-Belge op 11 mei 1923, en afgeleverd op 18 sept.1923. Ze waren bestemd voor Tiflis, hoofdstad van de Sovjetstaat Georgië, waar ze echter door de politieke toestand toendertijd, nooit zijn aangekomen. Zij werden ingezet



Onderstaande foto's: (Arch. Eigen Baan - Antwerpen)

Boven: Bijwagen 8954 (reeks 8959-8954) uitgeweken aan het station van Mechelen, omstreeks 1935. In de verte ziet U een stadsdienst op het Stationsplein.  
Midden: Van dezelfde reeks ziet U de tot werkwagen verbouwde - én gesloten - bijwagen 8953, onder zijn nieuwe nummer 48002, uitgeweken in het NMVB-station te Turnhout, in augustus 1956. Foto: W. Graetz - Luik.  
Onder: In de Stationsstraat te Mechelen, (Oude toestand) ziet U de bijwagens: 1761, 1759, 1763, 1762, 1760, en 1705 uitgeweken, en wachtend op inzet tijdens de spitsuren. 3 maart 1953, foto: Van Witsen.



in de NMVB-groep Antwerpen. In 1937 zijn zij, evenals de bijwagens 8893 - 8896, overgebracht naar de grotten van Han. De 8953 werd omgebouwd tot werkwagen 48002, en bleef in de groep Antwerpen. Persoonlijk heb ik na de oorlog nooit een bijwagen in dienst gezien op de stadslijnen van Mechelen, en buiten de marktdagen is dat ook weinig of niet voorgekomen na de oorlog, en het is zelfs de vraag of dat nog wel gebeurd is, buiten dan de in het artikel aangehaalde gebeurtenissen in 1944. Dat sluit echter geenendele het "af en toe" uit! Red.

Uit Sinte-Katelijne-Waver:

Mw. 9391 afgedrukt in de vorige PROV-Koerier, en die op de foto te zien is aan het station Mechelen. Dit rijtuig kwam uit groep Brabant, en wij wisten niet wat er na Mechelen mee gebeurd is. Een lezer uit Ste-Katelijne-Waver beschikt over een foto waarop de 9391 staat afgebeeld in stp. Het Rad. De foto is genomen in 1957. Dit rijtuig is dus blijkbaar naar Brussel teruggekeerd.

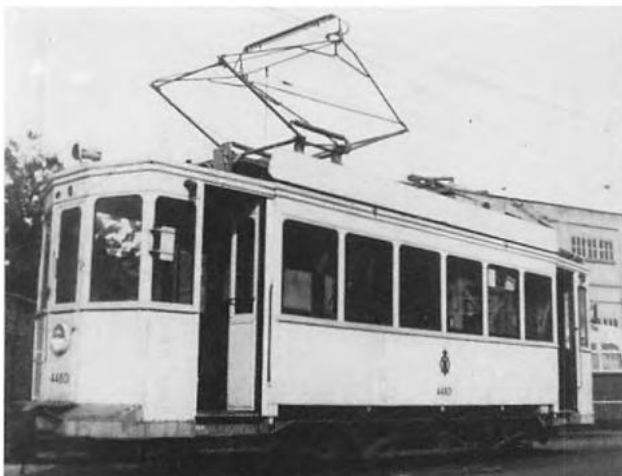
Uit Brasschaat:

De gemeenschap Mechelen beschikte omstreeks 1945 over de volgende aanhangrijtuigen: 1703, 1705, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1826, 1834, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, en 1847.

Nota van de redactie: Het is niet uitgesloten dat één of meer van de genoemde rijtuigen, wat vroeger of wat later, elders werden gezien. Officiële nota's desbetreffend duiden vaak op een principiële toestand, waarvan in de werkelijkheid wel eens werd afgeweken. Opmerkingen hierover zijn van harte welkom bij de redactie.

Toelichting van de redactie:

De Seneffe-rijtuigen 9700-9709 werden in 1943 door de Duitsers opgevorderd. Ze werden naar Essen overgebracht. Foto's in ons bezit tonen deze rijtuigen in Essen, Krefeld en Mönchen-Gladbach. De 9708 had in die tijd een filmkast, die in Duitsland niet gebruikt zou worden, of de NMVB wenste het rijtuig hier te houden...Daarom werd de 9708 vernummerd in 9697 of 9699, en werd één van deze twee wagens nu 9708. De échte 9708 bleef dus in België en de namaak 9708 is naar Essen gegaan. In Duitsland werden enkele rijtuigen het slachtoffer van bombardementen of ander krijgsgeweld, o.a.: 9700, 9703, 9707 en 9708, maar alle rijtuigen keerden naar Antwerpen terug, van enkelen slechts het verbrande onderstel. Vier rijtuigen werden niet meer hersteld, de zes andere wél! De niet-verbouwde stadsrijtuigen van de reeks 9489 - 9498 kwamen bij de sloper terecht, terwijl de kasten van de verbouwde motorwagens, op de onderstellen van bijwagens



werden geplaatst. Op die manier gingen de kasten van de vroegere motorwagens naar de volgende bijwagens: ex.mw.9492 naar bw.1705; 9493 naar bw.1759, 9494 naar 1760, 9565 naar 1761; 9585 naar 1762, en 9591 naar 1763.

Daarmee is ongeveer alles gezegd wat wij belangrijk genoeg hebben geacht om te vertellen. Hierbij is uitgegaan van de betrachting om zo volledig mogelijk te zijn, al zal wel nooit iemand werkelijk alles weten. Daarom zijn alweer dertig jaar verstreken, en het verenigingsleven bij ons is wat dat betreft, vrij laat op gang gekomen om precies al die kleinigheden op te tekenen, die voor ons het hele tramgebeuren juist zo aangenaam maken. Mochten in de toekomst toch nog belangrijke interessante feiten aan het licht komen, zullen wij deze graag publiceren.

Vanaf het volgende nummer van ProV-Koerier gaan wij even grasduinen in het verleden van de tram aan de Belgische Kust, zoals die ontstaan zijn, en tot op vandaag hebben stand gehouden. Mocht U, geachte lezer, van die spitsvondigheden kennen, die het vermelden waard zijn, zullen wij die graag verwerken in deze bijdrage. Het zal volstaan om uw wetenschap door te zenden aan het U welbekende adres.

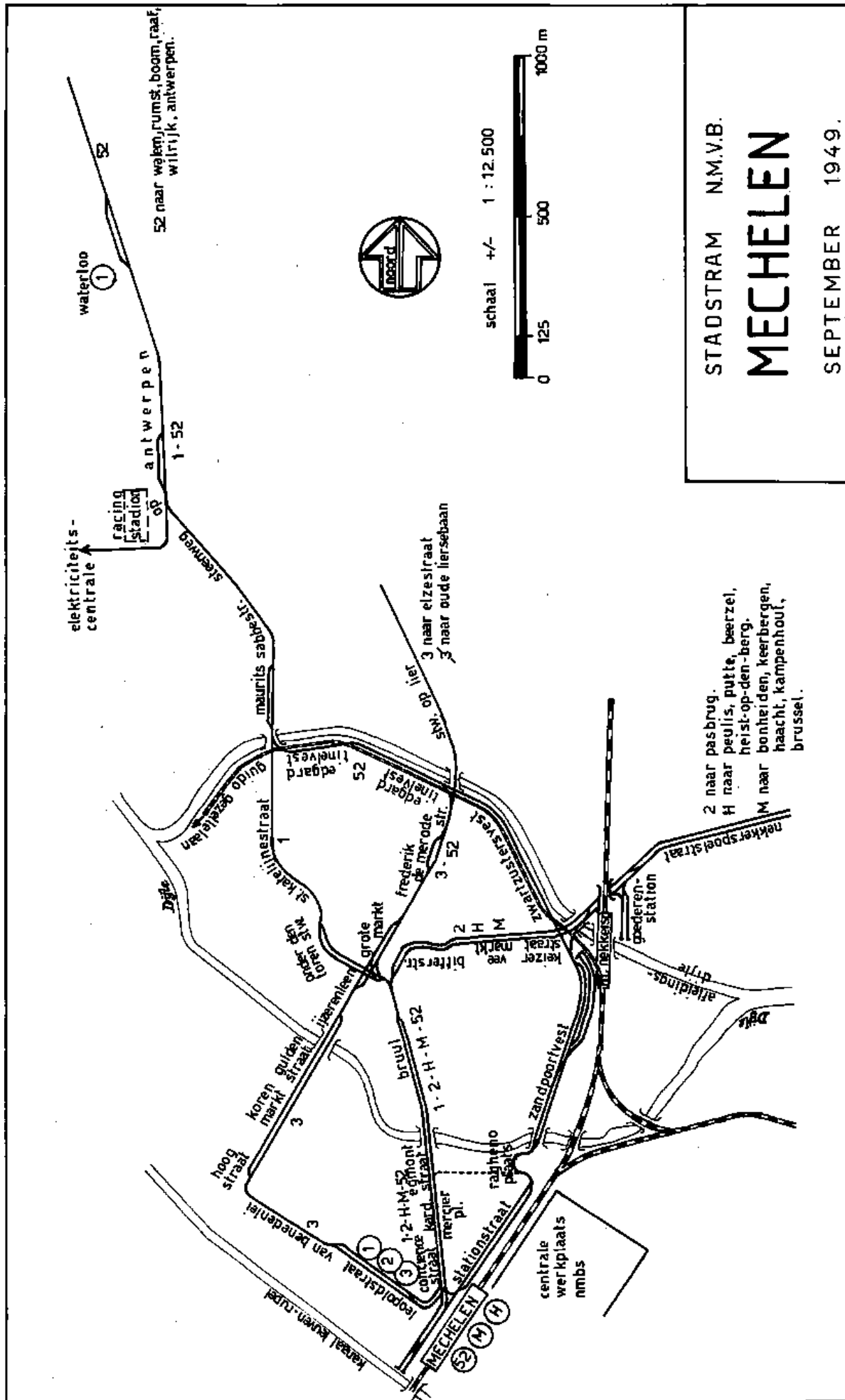
Antwerpen-Borgerhout, april 1984

Roger Bastaens.

Bij de foto's op deze bladzijde: (Arch. Eigen Baan-Antwerpen) Boven: Op 5 juli 1955 werd deze fraaie foto gemaakt in Beerzel, door de heer M. Van Witsen. Wij zien hierop de tot bijwagens verbouwde motorwagens van de stadsdienst Mechelen: 1760 en 1759, ex.mw.9494 en 9493.

Stp. Turnhout, met werkwagen 44601, ex. Seneffe 9714, van de voormalige buitenlijnen en later, stadsdiensten van Mechelen. Foto: W. Graetz - Luik.

Onder: Een wel zeer waardevolle opname werd ons bezorgd door de heer Bouwman uit Nijmegen, nl. de inzet van het modernste materieel van die tijd op de buitenlijnen van Mechelen-toen! We zien hier S-9673 in dienst op lijn M: Brussel-Keerbergen-Mechelen, die Mechelen verlaat in de richting Keerbergen-Haacht, op de brug over de afleidingsdijle bij het station Mechelen Nekkerspoel, op 21 april 1957. Een gelijkaardige opname in dezelfde zin ziet U op de achterpagina van dit blad, die geleverd werd door de heer V. Witsen.

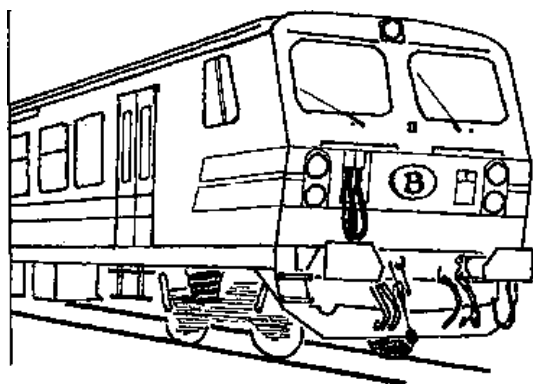


# AKTUEEL EN AKTIEF ... LANGS SPOORWEG-TRAM-EN BUSLIJNEN.

Datum Afsluiting: 20 02 1984.

ROLLEND MATERIEEL.

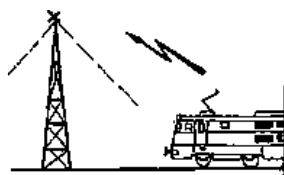
OMBOUW-VERBOUWINGEN - BUITEN-DIENST-STELLINGEN - AKTUALITEITEN.



Nadat de verschillende proeven op het eerste omgebouwde M4 rijtuig een gunstig resultaat opleverden, is men intussen in de C.W. Mechelen begonnen met de verbouwing van in het totaal 32 rijtuigen. De stuurcabines van deze rijtuigen is identiek aan deze van de lokomotieven reeks 27. Het zijn trouwens deze lokomotieven welke in de nabije toekomst het "trekken en duwen" van de nieuwe vloot voor hun rekening zullen nemen. Deze reeks lokomotieven werd dan ook van meetaf uitgerust met de vereiste apparatuur voor het trek- duwsysteem.

Hierbij dient opgemerkt dat alvorens het rijtuig officieel in dienst genomen wordt, de schildering reeds werd gewijzigd. De

twee smalle gele banden op het kopvlak werden versmolten tot één geheel. Dit werd dan versierd met een groot B- monogram. (zie tekening). Omdat deze combinatie ingezet zal worden op de verbinding Antwerpen Centraal-Moeskroen zijn de opleidingslessen voor de bestuurders reeds volop aan gang. Nadat de initiatie wat betreft de lokomotief 27 zal beëindigd zijn zullen proefritten georganiseerd worden met een lokomotief 27 gekoppeld met het stuurrijtuig M4. Hiervoor werd reeds een afgewerkt stuurrijtuig overgebracht naar Antwerpen.



Ook de proeven met LIJNRADIO gaan nog steeds verder. Nadat de installatie werd ingebouwd in de vierledige stellen, is het nu de beurt aan de elektrische lokomotieven voor het opstellen en beproeven van het materieel. Zoals reeds gemeld in ons nummer 4/83, werd op de lokomotief 2302 eveneens een prototype-uitvoering gemonteerd voor lijnradio. Deze radio

zelf werd toen niet ingebouwd omdat het hoofdzakelijk de bedoeling was de constructie van de bijkomende organen op de lokomotiefkast te beoordelen op gebied van waterindringing, stevigheid, handelbaarheid en dergelijke. Deze beoordeling was vrij gunstig, al werd er wel uitgekeken naar een bijkomende bescherming van de koppelapparatuur. Deze zal bestaan uit een soort dekplaat welke het volledige gedeelte tussen de stekkerdozen van de radio en de uitrusting voor het rijden in dubbeltraktie (treinschakeling) opvult. Deze uitrusting zal als proef gemonteerd worden op lokomotief 2354 welke in de C.W. in de hand werd genomen voor grote revisie.



Zoals wellicht reeds bekend zal met ingang van 3-6-84 een einde komen wat betreft de inzet van de geregelde TEE- treinen op het baanvak Brussel- Amsterdam. Deze worden dan vervangen door IC's. Dit betekent nu echter geenszins het einde van de reeks 15. Deze reeks zal vanaf dan instaan voor het

slepen van de getrokken treinen op het gedeelte Brussel Zuid - Amsterdam waardoor de lokomotiefwissel te Roosendaal kan vermeden worden, wat dan weer tijd spaart waardoor de commerciële snelheid verhoogt.

Op 12 en 13 december vorig jaar werden bij wijze van proef en voor de opleiding van de bestuurders en toezichtspersoneel dienst M. de treinen E3459 Hasselt (9u34) - Antwerpen Centraal (10u46) en E3460 Antwerpen C. (11u16) - Hasselt (12u29) gereden met 2 gekoppelde BREAK- stellen. De stellen 343 en 321 kwamen gedurende beide dagen tot inzet. (zie foto verder). Vanaf 27 februari 1984 tot en met 6 april 1984 wordt deze proef hernomen met nog steeds dezelfde treinen, zij het dan wel met slechts één BREAK- stel. Het is de bedoeling om met ingang van de nieuwe dienstregeling ook deze nieuwe elektrische motorstellen in te zetten op lijnen naar Antwerpen Centraal. In verband hiermee wordt er voorzien vanaf 3-6-84 de seizoentreinen naar Knokke en Blankenberge vanuit Antwerpen Centraal eveneens te rijden met stellen reeks 300. Het betreft hier 3 trein-paren :

E9805 antwerpen centraal 8.21 - blankenberge 9.45 (rijdt dagelijks)  
 E9806 antwerpen centraal 9.13 - blankenberge 10.24 (rijdt op za- zon- en feestd)  
 E9807 antwerpen centraal 9.21 - knokke 10.55 (rijdt op za- zon- en feestdagen)

E9855 blankenberge 17.55 - antwerpen centraal 19.26 (rijdt dagelijks)  
 E9856 knokke -18.52 - antwerpen centraal 20.26 (rijdt op za- zon- en feestdagen)  
 E9857 blankenberge 19.44 - antwerpen centraal 20.58 (rijdt op za- zon- en feestd)

Hierbij valt op te merken dat twee treinen stoppen in Berchem, St.- Niklaas, Lokeren, Gent Dampoort, Gent St.- Pieters en Brugge. De "BLANKENBERGE- EXPRESS" welke vorig seizoen de verbinding Antwerpen Centraal - Blankenberge NON-STOP maakte komt, gezien het grote succes, ook dit jaar weer terug. Deze trein verlaat Antwerpen Centraal om 9u13. Ook de terugrit verloopt NON-STOP. (Blank. v. 19u44.)

Om nog een even bij de seizoentreinen te blijven is het eveneens het vermelden waard dat vanaf het nieuwe IC- plan de "ARDENNER" terug opgenomen is in het toeristisch pakket. Deze trein zal zowel in de richting van Luxemburg, als bij de terugrit rijden via Schaarbeek, Zaventem in plaats van langs Mechelen Nekkerspoel. De elektrische lokomotief wordt nog steeds vervangen door een diesel in Luik (Guillemins).  
 E/Z 9950 antwerpen centraal 8.01 - Luxemburg 12.31 (rijdt op za- zon- en feestd)  
 Z/E 9955 luxemburg 17.09 - antwerpen centraal 21.39 (rijdt op za- zon- en feestd)

Nadat op verschillende elektrische en diesellokomotieven reeds enkele tijd nieuwe koplamphouders gemonteerd worden, zoals deze op de reeks 27, is het nu ook de beurt aan de elektrische motorrijtuigen om hiermee te worden uitgerust. De beschermplaat wordt volledig dichtgelast en de koplampen in twee afzonderlijke houders er bovenop gemonteerd. Het uitzicht van deze lampen valt direct op door de merkkelijk bredere ring rondom het lampglas. Deze wijziging heeft vooral tot doel om het omslachtige werk bij het vervangen van een defekte koplamp tot het minimum te beperken. Het prototype voor de verdere reeks(en) van stellen was het motorstel 666. Ondertussen zijn ook de stellen 239, 680, 264 en 260 reeds "gemoderniseerd".

De belangrijkste spoorweggebeurtenissen zijn momenteel gericht op het nieuwe treinplan. Zo wordt er ook voorzien in een volledig nieuw aangepast imago voor de Maatschappij. Een onderdeel van dit plan is dat elke treinsoort een specifiek te vervullen taak zal toebedeeld worden (IC, IR ...) en dat er voor deze verschillende treinsoorten bepaald materieel zal ingezet worden met een specifieke kleur. Zo is het mogelijk om in een later stadium ook aan de uiterlijke kleur van de trein het karakter te bepalen. Het materieel gereden in IC's zou purper-rood worden, versierd met een lichtgrijze band, zoals nu de M4-rijtuigen en de Break- stellen. In de eerste fase wordt het herschilderen van de vierledige stellen reeks 800 in het vooruitzicht gesteld. Deze herschildering zou gebeuren als het materieel voor grote revisie naar de werkplaats gestuurd wordt.



Een combinatie die gedoemd wordt te verdwijnen... TEE- rijtuigen gesleept door een elektrische lokomotief reeks 15 tussen Brussel en Amsterdam.  
(foto : Berchem 02.03.1983 - Mahieu J.)



Trein E3460 Antwerpen Centraal - Hasselt bij wijze van proef gereden met twee gekoppelde "break"- stellen (321+343).  
(foto : Antwerpen Centraal 13.12.1983 - Mahieu J.)

VERDELING TRAKTIEMATERIEEL

Nog steeds met het oog op de nieuwe treindienst krijgt het materieel ook een nieuwe thuishaven toegewezen. Hieronder de verdeling van het ELEKTRISCH materieel (lokomotieven en stellen). De verdeling van de DIESEL-loks wordt momenteel op punt gesteld. Hierop komen we dan terug in een volgend nummer.

| VERDELING ELEKTRISCH MATERIEEL 03 06 1984.                                      |                                                                                                           |                                       |                                                                                                                                                                                                                           |                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| WERKPLAATS.                                                                     | ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN.                                                                                 |                                       | ELEKTRISCHE MOTORRIJTUIGEN.                                                                                                                                                                                               |                                                            |
|                                                                                 | NUMMERS.                                                                                                  | AANT.                                 | NUMMERS.                                                                                                                                                                                                                  | AANT.                                                      |
| BRUSSEL ZUID                                                                    | 1501 → 1505<br>1601 → 1608<br>2551 → 2558<br>2501 → 2514<br>2201 → 2225<br>2801 → 2803<br>2101 → 2130 (*) | 5<br>8<br>8<br>1 4<br>2 5<br>3<br>3 0 |                                                                                                                                                                                                                           |                                                            |
| SCHAARBEEK                                                                      |                                                                                                           |                                       | 010 → 011    013 → 020<br>022 → 027    029 → 049<br>126 → 128<br>502 → 506    508 → 525<br>527 → 532    534 → 539<br>630 → 640    663 → 664<br>665 → 676<br>726 → 730<br>731 → 740<br>801 → 844<br>595 → 600<br>951 → 958 | 3 7<br>3<br>3 5<br>1 3<br>2 6<br>5<br>1 0<br>4 4<br>6<br>8 |
| MERELBEKE                                                                       | 2226 → 2250                                                                                               | 2 5                                   | 151 →    153 → 206<br>641 → 655    657 → 662                                                                                                                                                                              | 5 5<br>2 1                                                 |
| OOSTENDE                                                                        |                                                                                                           |                                       | 677 → 706<br>335 → 386                                                                                                                                                                                                    | 3 0<br>5 2                                                 |
| HASSELT                                                                         |                                                                                                           |                                       | 207 → 210    211 → 244<br>741 → 756    757 → 782                                                                                                                                                                          | 3 8<br>4 2                                                 |
| HAINE ST.-PIERRE                                                                |                                                                                                           |                                       | 601 → 629                                                                                                                                                                                                                 | 2 9                                                        |
| RONET                                                                           | 2001 → 2025<br>2301 → 2363                                                                                | 2 5<br>6 3                            | 051 → 104                                                                                                                                                                                                                 | 5 4                                                        |
| KINKEMPOIS                                                                      | 1801 → 1806<br>2364 → 2383<br>2701 → 2760                                                                 | 6<br>2 0<br>6 0                       | 245 → 250    251 → 270<br>707 → 725                                                                                                                                                                                       | 2 6<br>1 9                                                 |
| STOCKEM                                                                         | 2601 → 2635                                                                                               | 3 5                                   | 105 → 125<br>129 → 150<br>301 → 310    312 → 334 (*)                                                                                                                                                                      | 2 1<br>2 2<br>3 3                                          |
| (*) lokomotieven reeks 21 worden geleverd medio 1984.<br>am 311 in wederopbouw. |                                                                                                           |                                       |                                                                                                                                                                                                                           |                                                            |

IN EN ROND DE WERKHUIZEN.CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

|     |                 |                                                 |                  |                  |      |          |
|-----|-----------------|-------------------------------------------------|------------------|------------------|------|----------|
| HLE | Grote revisie : | 2354                                            |                  |                  |      |          |
|     | Tussenrevisie : | 2315,                                           | 1603 (+indusie), | 2554 (+ ATB)     |      |          |
|     | Herstellingen : | 2361                                            |                  |                  |      |          |
|     | Diversen        |                                                 |                  |                  |      |          |
| AM  | Grote revisie : | 666,                                            | 680,             | 239,             | 264, | 260, 724 |
|     | Tussenrevisie : | 764,                                            | 716,             | 767,             | 242  |          |
|     | Herstellingen : | 088,                                            | 643,             | 311 (deel ABD *) |      |          |
|     | Diversen        |                                                 |                  |                  |      |          |
| AR  | Grote revisie : | 4503                                            |                  |                  |      |          |
|     | Tussenrevisie : | nihil                                           |                  |                  |      |          |
|     | Herstellingen : | 4307 voor ombouw naar motorwagen reeks 400 voor |                  |                  |      |          |
|     | Diversen        | dienst ES                                       |                  |                  |      |          |
|     |                 | draisines baan 710, 702                         |                  |                  |      |          |

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

|         |                 |        |                         |                 |                 |             |
|---------|-----------------|--------|-------------------------|-----------------|-----------------|-------------|
| HLE     | Grote revisie : | nihil  |                         |                 |                 |             |
|         | Tussenrevisie : | 2014   |                         |                 |                 |             |
|         | Herstellingen : | 2609,  | 2013 (naar C.W. Luttre) |                 |                 |             |
|         | Diversen        |        |                         |                 |                 |             |
| HLD     | Grote revisie : | 5120,  | 5162,                   | 5317 (+ombouw), | 5318 (+ombouw), |             |
|         |                 | 5922,  | 6211,                   | 6268,           | 6318            |             |
|         | Tussenrevisie : | nihil  |                         |                 |                 |             |
|         | Herstellingen : | 5148,  | 6032,                   | 5909,           | 5943            |             |
|         | Diversen        |        |                         |                 |                 |             |
| HLR     | Grote revisie : | 7322,  | 7342,                   | 6209,           | 8312,           | 8313, 8427, |
|         |                 | 8053   |                         |                 |                 |             |
|         | Tussenrevisie : | nihil  |                         |                 |                 |             |
|         | Herstellingen : | nihil  |                         |                 |                 |             |
|         | Diversen        |        |                         |                 |                 |             |
| AFBRAAK |                 | 6103X, | 6108,                   | 6403,           | 6405,           | 7213, 7215  |

UITRITTEN.

Met "nieuwe huisstijl" wordt het materieel bedoeld in de huidige schildersche-  
ma's. (diesels= geel, elektrische loks= blauw, elektr. stellen= gele kopdeuren)  
"Ongew. schilder" vermeldt het materieel welke in de vroegere kleuren op uitrit  
komt. De ONDERLIJNDE NUMMERS = materieel reeds in de nieuwe kleur bij INRIT.

|     |                    |                                                   |  |  |  |  |
|-----|--------------------|---------------------------------------------------|--|--|--|--|
| HLE | nieuwe huisstijl : | 2229, 2237, 2230, 2203                            |  |  |  |  |
|     | ongew. schilder. : | 1607, 2501, 2301, 2005, 2023, 2010, 2011, 1802,   |  |  |  |  |
|     |                    | 2555                                              |  |  |  |  |
| HLD | nieuwe huisstijl : | 5122, 5107, 5161, 5184, 5211, 6281, 6223, 6256,   |  |  |  |  |
|     |                    | 6251                                              |  |  |  |  |
|     | ongew. schilder. : | 6082, 5127, 6067, 6048, 6317, 6216                |  |  |  |  |
| HLR | "Z"- schildering : | 7004, 7324, 7369, 7354, 8067, 8206, 8215, 8221,   |  |  |  |  |
|     |                    | 8241, 8235, 8450, 8463, 9218                      |  |  |  |  |
| AR  | nieuwe huisstijl : | 4609, 4601                                        |  |  |  |  |
|     | ongew. schilder. : | nihil                                             |  |  |  |  |
| AM  | nieuwe huisstijl : | 665, 160, 185, 194, 196, 192, 710, 717, 218, 167, |  |  |  |  |
|     |                    | 678, 156, 232, 721, 608, 174, 711, 729            |  |  |  |  |
|     | ongew. schilder. : | 172, 186, 522, 513, 536, 529, 768, 149, 765, 510, |  |  |  |  |
|     |                    | 701, 772, 759, 769, 773, 767, 238, 116, 124, 213, |  |  |  |  |
|     |                    | 745                                               |  |  |  |  |

UITRITTEN. (vervolg)

AM inbouw radio : 833, 804, 809, 807, 802, 814, 805  
 (in de stellen 833 en 804 werd radioinstallatie ge-  
 wijzigd)

gemoderniseerd: 599 (luchthaven/UIO-cijfering), 951 (post APT)

omwisseling : 634, 220, 652, 514, 082, 212, 157, 664, 535, 216, 645,  
 bogie's 096

verwijzing:

- (\*) Het motorstel 311 wordt wederopgebouwd. Het gedeelte 1ste klasse/2de klasse met pakwagenafdeling vertoeft in de C.W. Mechelen en zal aldaar vermoedelijk verblijven tot het 2de klassegedeelte eveneens terug in staat is gesteld, zodat beide delen terug samengevoegd kunnen worden.

LEVERING NIEUW MATERIEEL.

HLE reeks 27 : geleverd tot 2754 aan de stelplaats KINKEMPOIS.

AM reeks 84 : verdere levering zal gebeuren na het afwerken van de  
 (break) acht drieledige stellen voor de ONCFM (Marokko)

Deze vervolgreeks zal de nummers 371 tot 440 dragen, hetzij dus een totaal van 70 motorrijtuigen. Hierdoor komt het algemeen totaal "break"- stellen dan op 140 !

WOORD VERWACHT — GEPLAATSTE BESTELLINGEN.

HLE reeks 21 : 30 lokomotieven van de reeks 21 zullen geleverd worden onmiddellijk na de reeks 27. Stelplaats wordt BRUSSEL ZUID. (zie ook verdeling materieel). Het algemeen uitzicht is volledig gelijk aan dat van de reeks 27. Enkel het vermogen van deze lokomotief is minder sterk. Deze machine is eveneens voorzien voor gemengde diensten, dwz. zowel voor reizigersdienst als voor goederenverkeer. Zij wordt ook van meetaf uitgerust voor het rijden in trek- duw.

HV M5 : Een eerste order van 65 rijtuigen M5 is vastgelegd bij BN. M5 staat voor "dubbeldekrijtuigen". Het algemeen concept komt vrijwel overeen met de principes van de huidige M4- rijtuigen. Een vervolgreeks van eveneens 65 rijtuigen wordt in het vooruitzicht gesteld.

HG type Hbis : Nog een vrij belangrijke bestelling voor het vernieuwen van verouderde goederenwagens werd geplaatst bij de private industrie, waaronder BREC van Lot. Het betreft hier een bestelling van een 400- tal gesloten goederenwagens met schuifwanden, speciaal ontworpen voor het laden van volumineuze goederen.

AM MAROC : In het totaal komen er acht drieledige break- stellen voor de ONCFM. Deze rijtuigen krijgen een doorlopende nummering als volgt :

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| Rijtuig 1ste kl./pakwagen | = ZRC 1 ... ZRC 8 |
| Middenrijtuig             | = ZR 1 ... ZR 8   |
| Rijtuig 2de klasse        | = ZMC 1 ... ZMC 8 |

HLE type 11 : Een reeks van 12 tweestroomloks reeks 11 zijn besteld bij BN - Spoorwegmateriaal en Metaalkonstrukties. Deze lokomotieven zijn uiterlijk ook volledig gelijk aan de reeks 27/21 maar tevens uitgerust om te rijden op de netten van de NMBS en de NS. Ze zullen aangewend worden voor het trekken en duwen van de nieuwe "BENELUX"- treinen vanaf 1985.

NAGEKOMEN BERICHTEN.

Met het verschijnen van twee speciale info- nummers is van dit jaar onze PROV- KOERIER dus een TWEE- maandelijks tijdschrift geworden. Juist om reden hiervan was het noodzakelijk om het geplande spoorwegartikel op te schuiven tot in dit nummer. Het werd reeds afgesloten op 20.02. Om nu in het volgende nummer niet voor een bijna verdubbelde hoeveelheid nieuws plaats te moeten zoeken brengen we hierbij reeds een kleine aanvulling.

Met ingang van woensdag 2-5-84 werd een speciaal project gestart naar het voorbeeld uit Groot Brittannië. Op trein E 1907 welke uit Bergen vertrekt om 7u56 en aankomt in Brussel om 8u34, is een gedeelte van het laatste rijtuig voorbehouden voor "taallessen". Inderdaad om aan de geïnteresseerden de mogelijkheid te bieden hun talenkennis te toetsen reist een leraar dagelijks (op weekdays) met aangeduide trein mee en houdt zich ter beschikking. In principe worden er geen bijkomende lessen gegeven, in die zin van nieuwe stof bijbrengen. Er wordt enkel getracht de reeds onderwezen lessen in de praktijk te brengen en alzo meer taalVAARDIG te worden. Tussen Brighton en Londen is reeds geruime tijd een speciaal rijtuig voorzien voor taalkursus. Men noemt die trein dan ook zeer toepasselijk "BRAIN - TRAIN" ...

Op 29 en 30-3-84 reden proefritten tussen Kortrijk en Antwerpen Centraal voor de opleiding van het bestuurderspersoneel belast met het besturen van de nieuwste telg onder de TD- stellen. Het gaat hier dus om de M4 rijtuigen met elektrische lokomotief reeks 27. Van 2-4 af rijdt deze combinatie op lijn 59 tussen Antwerpen Centraal en Kortrijk in de plaats van de vroegere M2 trek- en duwer. Er wordt achtereenvolgens gereden met de treinen 2855, 2805, 3957, 3913, 8889, 1792, 8840, 2868, 3919 en 1773.

Op 22-4 werd deze reeks nog uitgebreid met het in dienst nemen van een tweede stel. Dit wordt ingezet op de lijn 16/35 tussen Antwerpen en Hasselt (via Aarschot). Men kan het stel vinden voor het verzekeren van de treinen 6099, 3450, 3455, 3456, 3461, 3466, 3471, 3472, 3477, 3478, 3481. Om in trek- en duwshakeling te mogen rijden met een lokomotief 27 moet een bijkomende afregeling gebeuren op deze machines. Voorlopig is deze afregeling gebeurd op de volgende lokomotiefnummers ; 01, 02, 03, 04, 05, 07, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41, 43, 45, 49, 50, 52, 54. Elke vanaf nu geleverde lokomotief zal eveneens deze afstelling in dienst kunnen nemen van het ogenblik de lokomotief in dienst wordt gesteld.

Sinds het begin van dit jaar zijn de vrouwelijke voornamen op de rangeerlokomotieven uitgerust met radioverbinding niet meer van toepassing bij het oproepen van dergelijke lokomotieven. Er is beslist om terug gebruik te maken van het eigenlijke lokomotiefnummer. Het invoeren van de naam op de lokomotief had tot doel om tijdens radioverbindingen geen verwarring te laten ontstaan tussen zeer op elkaar gelijkende uitspraak van verschillende cijfers. (vb: 7 en 9 zeven, negen). Het dagelijks gebruik heeft aangetoond dat het esthetisch meer verantwoord is om alleen nog van het loknummer gebruik te maken.

Een speciale proef wordt ondernomen met een nieuw type van stroomafnemer. Lokomotief 2628 werd daartoe uitgerust met een pantograaf "Brecknell and Willis". Deze stroomafnemer is geregeld met een statische druk tegen de bovenleiding van 12 kg. Hij is van een zeer opvallend afwijkend type tegenover de bij de N.M.B.S. gestandardiseerde "Faively".

BN en ACEC in samenwerking met COCKERILL bouwen een reeks van 16 lokomotieven voor de Vietnamese spoorwegen. Het zijn CC loks (zesassers met zes motoren) van 1472 kW (=2000pk) voor gemengde diensten. Topsnelheid bedraagt 105 km/u. Zij krijgen het reeksnummer DE 1800. Als kleur werd gekozen voor de opvallend rode versiering met gele zichtbaarheidsbanden over de kabine die op het achter eind gemonteerd is. Zij rijden op meterspoor. Echter voor het uittesten van een dergelijke lok op het NMBS- net is er voorzien in het aanbrengen voor bogies voor normaalspoor. Deze lok werd toegewezen aan het depot ST.- GHISLAIN en rijdt aldaar dagelijks proeftreinen met normale diensten. Hiervoor kreeg zij het nummer 6084. Na afloop der testen gaat de lok naar Vietnam via Zeebrugge of Antwerpen.



Seder het verschijnen van PROVko 84 - 1 is er bij MIVA weer heelwat gebeurd, en, ondanks de moeilijkheden die elke maatschappij voor openbaar vervoer ondervindt, tijdens deze

krisisperiode, kan men toch niet zeggen dat er niets gebeurt!

Tijdens de maand april werd gestart met de uitvoeringswerken tot aanleg van een vrije trambaan in de Gemeentestraat, voor de lijnen 3, 10, 11, 12 en 24. Deze werken schoten zo snel op, dat ze op dit ogenblik al voltooid zijn. Op het Rooseveltplein wordt deze bedding nu verlengd. Hieraan wordt nog gewerkt, maar dat het een geweldige verbetering is, vooral voor de doorstroming, dat is nu al duidelijk! Beter laat dan nooit!

Anderzijds moesten dringend riooleringswerken en herbestrating worden doorgevoerd in de Korte Nieuwstraat en in de Wolstraat, voor de lijnen 3, 10 en 11. Hiermede werd begonnen op donderdag 15 maart 1984, en de voorziene duur was ongeveer twee maanden. Tijdens de uitvoering van deze werken werden de lijnen 3, 10 en 11 omgelegd a.v.: lijnen 3 en 10: vanaf het Rooseveltplein, via de lijnen 12 en 24 naar de Nationale Bank, en verder via de lijnen 7 en 8 naar het Leopoldsp plein, waar het voorlopige eindpunt ligt. Lijn 11: Vanaf het Dageraadsp plein via Arendstraat en Mercatorstraat, waar via de ondergrondse naar de eindpuntlus onder het Groenplein wordt gereden. Reizigers van de lijnen 3 en 10 konden gratis overstappen op de lijnen 7 en 8. Voor lijn 8 tot het Groenplein, en voor lijn 7 tot de Katelijnevest, halte Israëlietenstraat. In de tegengestelde richting was deze overstapmogelijkheid eveneens van kracht. Van de lijnen 3 en 10 kon eveneens worden overgestapt in het station Opera, op de lijnen 2, 11 en 15 naar het Groenplein, terwijl het verkeer in tegengestelde richting onder dezelfde voorwaarden geschiedde. De tramdiensten naar de Melkmarkt werden met ingang van dinsdag 15 mei hernomen, zodat de gewone regelingen op de lijnen 3, 10 en 11 weer werden ingevoerd. Het vooropgestelde tijdsschema werd strikt gevolgd.

Op de lijnen 2 en 4 werd als gevolg van de werken tot verlegging van de eindpuntlus in Hoboken, van het Kioskplein naar het Lelieplein, met ingang van ma. 2 apr. 1984, niet verder gereden dan tot op de Keerdriehoek van de d'Urselstraat. Spoorvernieuwingen en aanpassing op het Kioskplein werden met bekware spoed aangevat, met het gevolg dat de nieuwe lus op het Lelieplein in

dienst genomen kon worden op ma. 14 mei 1984. Met het gezicht naar het oud gemeentehuis gekeerd, ligt er nu dubbelspoor op het Kioskplein, aan de rechterkant van het plein. De vroegere keerlus vóór het ex-gemeentehuis, en de sporen links van het plein, zijn verdwenen.

Op verschillende plaatsen in de stad, zijn aanpassingswerken in uitvoering bij tramhalten, waarbij het voetpad verbreed wordt, zodat de reiziger vanaf het voetpad op de tramrijtuigen kan stappen. Opdringerige auto's kunnen nu niet meer parkeren op de plaats waar reizigers dienen op- en af te stappen. In de Ommeganckstraat (lijn 11) en in de De Vriërestraat (lijn 4) is het resultaat al te zien. Ook op de nieuwe lus van de lijnen 3, 10 en 11 bij de Melkmarkt is dat het geval. Wat de spoorvernieuwingen in de Korte Nieuwstraat en in de Wolstraat betreft, dient aangestipt dat in beide straten de tramsporen naar het midden van de straat werden gebracht, terwijl de voetpaden merkkelijk verbreed werden.

De verlenging van lijn 24 van Silsburg naar de Boterlaarbaan, geeft volgend beeld te zien. Het dubbelspoor ligt er vanaf de huidige lus, maar is nog niet aangesloten. Het nieuwe eindpunt heeft nog geen lus, maar het aankomende spoor ligt er tot daar waar de spoorbocht zal beginnen. Het vertrekspoor ligt er in zoverre, dat de wissel die het lusspoor en het inhaalspoor terug op één spoor brengt, er al ligt. Om nu het eigenlijke eindpunt te bouwen, dient nog een beek ingebuisd te worden. Men hoopt tegen begin september de nieuwe lus in gebruik te kunnen nemen. De spankabels van de bovenleiding zijn aangebracht, maar de rijdraad nog niet.

Op de volgende bladzijde vindt U een overzicht van de aanstaande toestand. Wij danken van harte de MIVA die ons het plan toezond, en de heer Jan Mahieu die het op tekening bracht voor de lezers van PROV-Koerier.

In februari 84 is een eerste automatische wisselbediening in gebruik genomen, en wel op het Gemeenteplein te Mortsel. Induktief neemt de wissel de gewenste stand aan, hetzij voor lijn 7, hetzij voor lijn 15, door een identifikatielus, die tussen de sporen is aangelegd, en een inductietoestel op het rijtuig. De volgende toepassing van het systeem is voorzien aan de Nationale Bank.

Op 14 augustus a.s. worden de werken tot aanleg van de tramtunnels onder de Schelde aanbesteed. Men hoopt hiermede volgend jaar te kunnen starten. De tunnels zullen

TRAMLIJN 24.  
ONTWERP VERLENGING SPOREN  
TOT BOTERLAARBAAN.

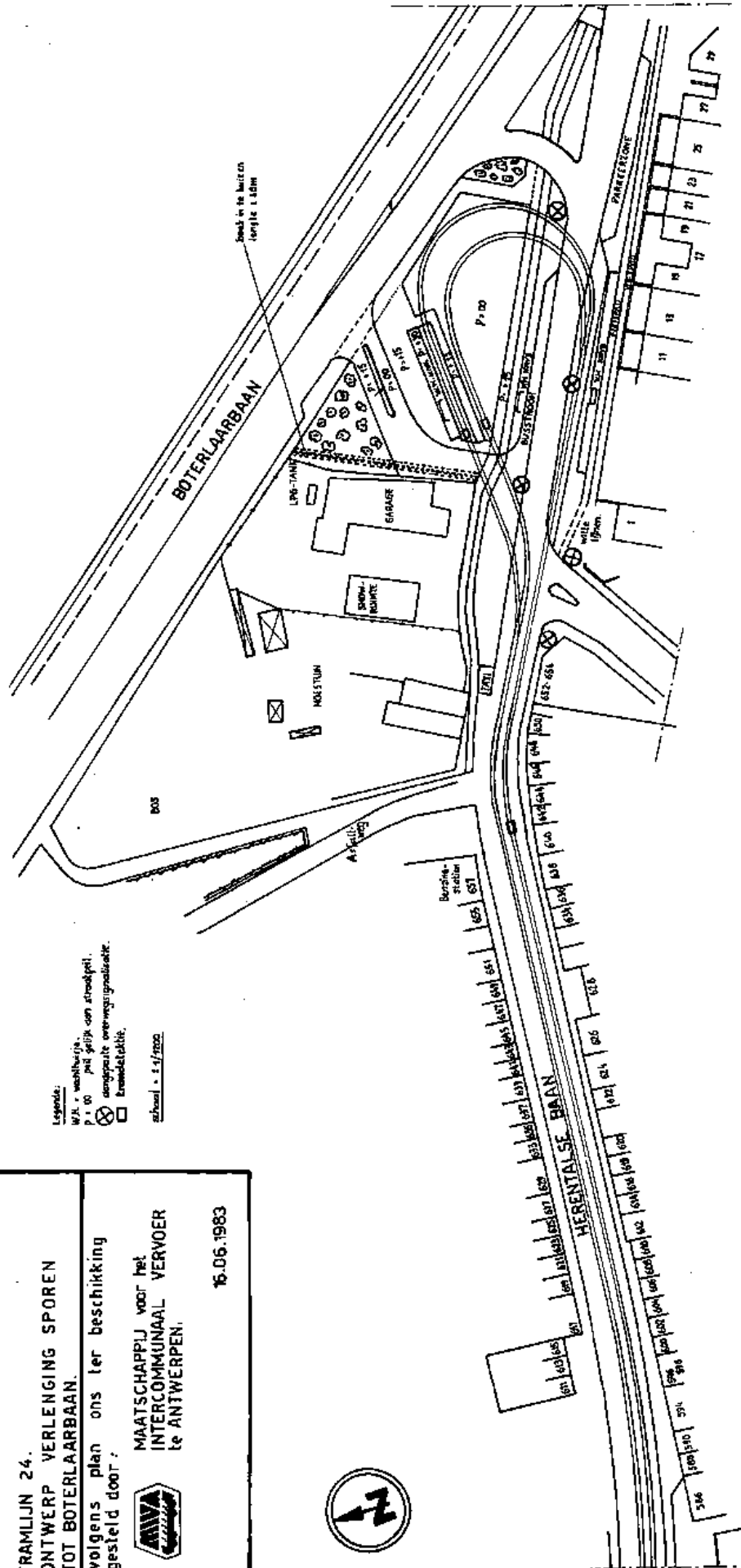
volgens plan ons ter beschikking  
gesteld door:



MAATSCHAPPIJ voor het  
INTERCOMMUNICAAL VERVOER  
te ANTWERPEN.

16.06.1983

Legende:  
W.A. = wandbouw.  
P. 1.00 = punt gelijk aan straatpeil.  
X = aangepaste overwegingsgradatie.  
□ = breedteafmeting.  
schied. - 1.4/1982



een lengte hebben van resp. 961 en 977m. Het schild kan in januari 1986 zijn graafwerk beginnen. Tegen die tijd zal de ruwbouw van het station Frederik Van Eeden gereed zijn. De graafmachiene zal uit dit station zijn werk beginnen, naar het Groenplein en terug. Voor de Scheldetunnels zal een wanddikte van 35 cm. worden aangewend, waar dat tot nu toe slechts 30 cm. was. Dat blijkt aangewezen, omdat men hier op een merkkelijk grotere diepte werkt, dan tot nu toe het geval is geweest. Met het bouwen van een dergelijk schild is een klein jaar gemoeid.

Overigens zal begin van volgend jaar een dergelijk schild, Belgisch fabrikaat!, worden aangewend voor het graven van de tunnels tussen de Schijnpoort en het Sportpaleis, met een splitsing voor de lijnen 3 en 12.

Rood geschilderd zijn eveneens de volgende rijtuigen: 2011, 2012 en 2013; 2051, 2052, 2053; 2067; 2122. De GB-pakjestrans zijn er niet meer. Daarvan is de 2122 dus rood, terwijl de 2123 terug rondrijdt als vroeger. De 2126 is nu Lekkertram geworden, een reclamerijtuig voor de JaWa-supermarkten, en de 2127 is terug geel. De 2120 is niet te zien, misschien in schildering. Geruime tijd al, is PCC 2124 in de schilderswerkplaats waar hij voor "totalwerbung" in behandeling is. Naar verluidt wordt het een mooie, zoete aangelegenheid. Hij staat in het lichtblauw, en komt waarschijnlijk dezer dagen buiten, als LEO-tram, koekjes van De Beuckelaer. Smakelijk!

Volgende rijtuigen zijn uitgerust met een elektronisch versnellingsrelais met anti-slipinrichting: 2042, 2043, 2044, 2045, 2076 en 2077. Er worden met sit systeem op dit ogenblik proeven genomen, maar dat blijkt geen onverdeeld succes te zijn.

Volgende rijtuigen zijn uitgerust met de installatie bij de drie deuren, om deze deuren door de reiziger te openen: 2026, 2049, 2075, 2126, 2127 en 2128. Een aantal rijtuigen heeft bovendien de oranje steunplaten voor Hasslerautomaten gekregen, o.a.: 2044, 2049, 2066, 2067, 2077 en 2078.

De werken tot verdubbeling van de Antwerpse steenweg in Hoboken, waarbij de tramlijnen 2 en 4 een eigen bedding zullen krijgen, zijn nog steeds niet aangevangen. Ook nu is er weer sprake van, deze werken uit te stellen tot 1985. Bij zijn bezoek aan het Antwerps Tram- en Busmuseum te Edegem, op 9 april, verklaarde minister De Croo, dat de gelede trams voor Antwerpen, pas volgend jaar zullen besteld worden. Dus, wéér wachten!

## KUSTLIJN.



N. M. V. B.

Bij een recent bezoek aan de kust, vastgesteld dat in Middelkerke de sporen geheel vernieuwd zijn over de ganse doortocht van deze badplaats. Spoorvernieuwingen vinden nu plaats aan de voorhaven in Oostende.

Standaardbijwagens 9527 is verbouwd tot gereedschapswagen, en staat, gedeeltelijk in open lucht, aan de stp. Nieuwpoortsteenweg in Oostende. De draaistellen zijn weggenomen, en de kast is in de NMVB-kleuren geschilderd.

Het rechterdeel van stp. Oostende wordt verbouwd tot garage voor Wegen en Werken. Daardoor zijn slechts de eerste negen (linker)sporen als stelplaats in dienst. Van de overige sporen is de bovenleiding weggenomen. Voorlopig???

Standaardbijwagens 9524 en 9541, ex-Destelbergen, zijn op een geïsoleerd spoor geplaatst aan de CW-Oostende.

In de stp. Oostende-station is een wasinstallatie in dienst genomen voor de tramrijtuigen.

Tussen 7 april en 1 mei werd een samengestelde dienst 1b: De Haan - Oostende en 2b: Oostende-Westende ingelegd tussen '9 en 18 uur, zodat er in die tijd weer een kwartierdienst werd gereden.

De Henegouwse trams die aan de kust blijven zijn: 6102, 6111, 6131, 6137, 6138 + 6149.

Een toestel met oranje vlak, dat dient om de verkeerslichten te beïnvloeden, en rechts boven op de rijtuigen staat, is reeds aangebracht op verschillende rijtuigen, o.a.: 6005, 6011, 6014. In Knokke en Blankenberge zijn reeds enkele verkeerslichten op kruispunten aangepast, zodat wellicht binnenkort de eerste proeven zullen genomen worden.

## BUSNIEUWSJES:

NMVB 5945-5970- Van Hool-MAN A 120:

De 5945 is al in juli 1983 geleverd. Gedurende drie maanden reed deze bus proef in Antwerpen. Vanaf half oktober '83 werden de andere bussen geleverd, en in Antwerpen ingereden. Stelplaatsverdeling:

5945 - 5959: Brabant, stp. Ukkel;

5960 - 5964: Antwerpen, stp. Turnhout;

5965 - 5970: Brabant, stp. Ukkel.

De bussen 5960 - 5964 (Turnhout) zijn, met het oog op de sneldiensten van lijn 41, met meer zitplaatsen uitgerust, wat ook al het geval is met ab. 4820 - 4824. (Turnhout). Wegens plaatsgebrek, meer NMVB-nieuws in de volgende PROV-Koerier.

MIVG

JAARVERSLAG M.I.V.G.

Uit het jaarrapport van de MIVG over 1983 ontleenden wij graag de volgende gegevens ten behoeve van onze lezers:

Ondanks de heersende economische crisis, en de daaruit voortvloeiende en soms noodzakelijke bezuinigingen, heeft ook de MIVG zich in 1983 weten te handhaven. De grootst mogelijke aandacht werd voorbehouden aan de verlenging en de uitrusting van de noord-zuid as, ofte lijn 1, Moskou (Gent) Wondelgem. Op 11 jan.83 werden de werken tot verlenging van lijn 1, vanaf het Lieveke tot aan de Industrielaan, over een lengte van 400m, uitbesteed. . . Daardoor is de lijn aan de gemeentegrens van Evergem gekomen. De uitbating tot aan de Industrielaan is ondertussen een feit geworden. De gemeente Evergem blijft aandringen om de lijn te verlengen tot in het centrum van deze gemeente, en minister De Croo verleende op 20 okt. zijn principiële akkoord voor verlenging van de lijn. Met Openbare werken wordt thans onderzocht op welke manier de Industrielaan zal gekruist worden... De rechtstrekking van deze lijn ter hoogte van de Palinghuizen werd verder bestudeerd, waarvoor op 27 jan.83 de Beheerraad zijn akkoord gaf, terwijl op 11 feb.83 het akkoord bekomen werd van de Minister. De onteigeningsprocedure kwam op gang, en het aanbestedingsbundel werd opgesteld. Op 18 okt.83 had de aanbesteding plaats van de uit te voeren werken, die aanvingen in het voorjaar van 1984.

Op het Griendeplein (Rabot) komt een eigen bedding met verhoogde perrons. Deze werken zullen waarschijnlijk in de zomer 84 kunnen aanbesteed worden. In het najaar 1983 werden door de dienst Vaste Installaties van de MIVG plannen ontworpen voor een eigen bedding in de Veldstraat. Deze werken zijn ondertussen in uitvoering, waardoor lijn 4 in een verkeersvrije winkel - wandelstraat, een eigen baan krijgt.

Het projekt Maria-Hendrikaplein (Stationsplein) werd opnieuw onderzocht, n.a.v. een schrijven van Verkeerswezen, waarin werd gesteld geen toestemming voor ondergrondse werken te kunnen geven, zolang niet elke mogelijke gelijkgrondse oplossing onderzocht werd. De geïssueerde oplossing zal, bij aanvaarding, leiden tot het bouwen van een tramtunnel dwars door het St-Pietersstation, aan de westkant ervan. Uitslag afwachten dus.

De principiële ministeriële goedkeuring tot verlenging van lijn 21 via de Brusselse steenweg tot aan de Leeuw, werd bekomen op 13 jan.83. De uit te voeren onteigeningen

zullen echter pas tegen einde 1985 kunnen voltooid zijn.

Wat het trolleybusprojekt betreft, is vooral aandacht besteed aan de te bouwen traktieonderstations. Dat zijn er drie, nl. Nodenaysteeg, Dampoort en Meersemdries. Het eerste is ondertussen reeds in aanbouw. Voor de beide anderen zijn nu ook de aanbestedingsdokumenten klaar. De aanbesteding voor de bovenleiding tussen de stelplaats en de Korenmarkt is ondertussen eveneens klaar.

Buslijnen 30-31 zijn in Mariakerke gesplitst en verlengd naar nieuw bediende wijken. Lijn 30 werd verlengd in de richting Kolegem, (noord) en lijn 31 naar de Ringvaartbrug. Door deze verlenging moesten de supplementaire kilometers worden teruggewonnen. Daarom werden de lijnen 53 en 54 afgeschaft, die behalve een ingewikkelde eindpuntlus, parallel liepen met de lijnen 51 en 52. Deze lijnen bedienen nu in een vereenvoudigde lus voornamelijk de wijken in Kolegem - zuid.

Tijdens de Gentse feesten werd in de zalen van het vernieuwde stadhuis een tentoonstelling gehouden, en stond old-timer 339 tentoongesteld op de Botermarkt, waar hij dienst deed als Info-wagen. Bij deze gelegenheid werd het nieuwe netplan uitgegeven en onder het publiek verspreid. Op dit plan zijn duidelijk de nieuwe tariefzones aangegeven. Een nieuwe lay-out kenmerkt de kaartjes, en de vervoertitels voor een langere levensduur, vrijkaarten en gezinskaarten zijn thans in plastic gegoten.

Een nieuw, duidelijk en goed leesbaar ontwerp van doorgangstijden aan de halten kwam klaar, en wordt in het voorjaar aan alle halten geplaatst.

Rollend materieel:

Per 31 december bezat de MIVG volgende rijtuigen: 1 drie-assig rijtuig, oldtimer 339; 54 PCC-rijtuigen; 127 dieselbussen.

LAATSTE BERICHTEN M.I.V.G!

Een aanzienlijke verandering zal doorgevoerd worden op 1 juli 1984. Lijn 1 wordt afgeschaft en vervangen door lijn 11: Wondelgem-St-Pietersstation. Lijn 4 wordt afgeschaft, en vervangen door lijn 41: Moskou-Muidebrug! Nieuwe doorsteek Palinghuizen-Ferrerlaan, l.11, komt dan eveneens in dienst. 1 juli: Paardetram en gratis rijden, + mw.339 met panto, in dienst en mogelijk emr 216! Nadere berichten omtrent deze gebeurtenissen in nr 84-3 v.PrOV-Koerier.

MUSEUMLIJNEN.

Het is wellicht voor onze lezers interessant om even herinnerd te worden aan het bestaan van een niet onaardig aantal museumlijnen, niet ver van ons. De toegezonden folders getuigen van een intensieve activiteit bij deze bedrijven. Nu is het echter niet de bedoeling lang en breed uit te weiden over alle mogelijkheden, dat zou ons inderdaad wel erg ver leiden, maar toch...

Toeristische tramlijn van het Aisnedal:

De TTA is de oudste Belgische museumlijn, en haar schoonheid is ons voldoende bekend. De vermaarde stoomlok Elise is echter al enkele jaren buiten dienst wegens dringende herstellingen. Ook dit seizoen ziet het er naar uit dat we haar nog moeten missen, maar voor 1985 kan haar heroptreden verwacht worden in het raam van het Eeuwfeest van de N.M.V.B. Daar komen we uiteraard later op terug. Ondertussen echter heeft La Scarpe, een lok van Franse herkomst, haar taak overgenomen, en wordt het Ardeense landschap meermaals per dag doorkruist door de rood-gele dieseltrens van de TTA.

Rijtijd: Van 22 april tot 7 oktober: alle zater-, zon-, en feestdagen. Tijdens de maanden juli en augustus: alle dagen. Prijzen: Erezée - Forge: 100 fr;(70); Erezée - Forge-Moulin: 140 fr, (100 fr).

De prijzen gelden voor een kaartje h&t, en de tussen haakjes staande prijzen zijn die voor groepen, kinderen, en andere door de TTA erkende verenigingen. Voor meer details en uurregelingen kunt U een folder aanvragen bij dhr. Lode Opdebeeck, Boomgaardstraat 196, Antwerpen-Berchem, tel: 03 - 239.67.10, namiddag en avonden.

STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN:

Op een voor het normaal reizigersvervoer gesloten spoorlijn van de NMBS, tussen Mariembourg en Treignes, rijdt tussen 1 april en 30 september, een toeristische trein, hetzij met stoom, hetzij diesel, maar rijden doet hij! Ook hier is de beginperiode al lang voorbij, en het personeel ter plaatse kent al lang het klappen van de zweep. Een dagje ontspannen in een buitengewoon mooie omgeving voor het ganse gezin! Een enkele reis kost 110 fr, terwijl een heen- en terug voor 160 fr. kan gebeuren. Kinderen van 4 tot 12 jaar betalen 55 of 80 fr. Indien U niet het ganse traject wenst af te leggen betaalt U 30 fr per sectie. Een keurige folder wordt U op verzoek graag toegezonden, en daarin vindt U alle mogelijke dienstregelingen. Aanvraag richten aan: Marcel AMERICA, Graethempoort 32, B-3840-Borgloon. Tel: 012 - 74.19.07.

TOERISTISCHE TREIN ZOLDER - T.T.Z.

De jongste onzer museumlijnen is ook weer actief deze zomer, en wel op de volgende dagen: zo 6 en zo 20 mei; zo. 3, zo 10, en ma.11 juni, zo. 24 juni; en op zondagen 1, 8, 15, 22, en 29 juli, en eveneens op zaterdag 21 juli; In augustus, op zondagen 5 en 12 aug. Het spoorwegfestival wordt gehouden op zaterdag 18 en zondag 19 augustus. Verder nog op zo. 26 aug., en de laatste ritdag is zondag 2 september. Een heen- en terugkaartje kost 100 fr, terwijl kinderen van 4 tot 12 jaar meerijden voor 50 fr. Vertrekken: Zolder-mijn: 13u.45 en 16u.00. Daarenboven is er een bijkomend vertrek om 18u.10 tijdens de rijdagen in juli en augustus. De rit duurt 35 minuten. De vertrekken uit Genebos gebeuren een kwartier na de aankomst. Een keurige folder kan aangevraagd worden bij het VVV Heusden-Zolder, Gemeentehuis, 3550-Heusden, tel: 011-42.27.03.

ELEKTRISCHE MUSEUMLIJN AMSTERDAM:

Op zon- en feestdagen rijdt de E.M.A. een 20-minutendienst tussen het station Haarlemmermeer en station Amstelveen, van 1 april tot 28 oktober, tussen 10-18uur. Op zaterdag wordt er gereden tijdens de periode 2 juni - 1 september, tussen 12 en 18 uur, eveneens alle 20 minuten. Prijzen: enkel: 2 Fl, H-T: 3 Fl, Dagkaart: 6 Fl. Het Haarlemmermeerstation is te bereiken met tramlijn 16 vanaf het Centraalstation. Andere mogelijkheden zijn: tramlijn 6, en de buslijnen 15, 23 en 60. Ook tramlijn 2 biedt geen problemen. Verdere inlichtingen: Elektrische Museumlijn Amsterdam, Haarlemmermeerstation, Amstelveenseweg 264, NL-Amsterdam. Tel: 00-31-20-73.75.38 za- zo-overdag, en: 00-31-20-27.27.27, GVB-Info, dagelijks 7 - 23u.

TRAMMUSEUM WOLUWE en RIJDEN MET OUDE TRAMS:

Het trammuseum van Woluwe kent U allemaal, maar is dat wel voldoende? Een bezoek is steeds weer een plezier. Dit jaar is het aksept verlangd naar de STIL, de vervoersmaatschappij van Luik, die nu geen trams meer heeft, maar waar U toch enkele rijtuigen kunt bewonderen, geheel gerestatureerd. Gun uzelf het heerlijke gevoel van die vertrouwde dingen terug te vinden in Woluwe. Een dagje eersterangsvakantie. Van mei tot september kunt U terecht op zaterdagen en zondagen, tussen 14 en 19 uur. Men is in Brussel bijzonder karig met inlichtingen, maar als de onze juist zijn, kunt U elke zaterdag met een oude tram rijden van stp. Woluwe naar Tervuren en terug. De prijs is 80 fr, museumbezoek inbegrepen. Vertrekken om 14u, 15u, 16u.05, 17u.10 en 18u.15 uit Woluwe. Duur: 20 minuten.

TREFPUNT PROV.

De PROV-winkel, die nu snel weer een écht trefpunt wordt, waar velen zich vinden voor een gezellig praatje tijdens de maandelijkse openingsdag, zal gesloten zijn tijdens de maanden juni, juli en augustus. Het bezoek is miniem tijdens de examen- en verlofperiode. Vanaf zaterdag 8 september zijn wij er weer. Er zal getracht worden tegen die tijd in een gezellig zitje te voorzien, zodat U er honderduit kunt praten!

Het is wel van belang te weten dat geregeld interessante aanbiedingen plaatshebben, die niet in het tijdschrift worden aangemeld, omdat de voorraad te klein is, of het aanbod toevallig, een enkele foto bv., zodat die dan aan de toevallige bezoeker wordt aangeboden. Het komt vaak voor, dat iemand een boek of een ander voorwerp te koop aanbiedt. Wie op dat ogenblik aanwezig is, doet er dan een goede vangst aan.

ADVERTENTIE.

TE KOOP: Amsterdamse en Haagse trammodellen, kant en klaar, en bespoten. Schrijf naar: R.C.Voogel, Havikshorst 142, te NL-Amsterdam. Ook Märcklin-lok Krokodil, oud model, leverbaar.

VERSLAG UITSTAP TILBURG EN ARNHEM.

Met de voorziene trein werd uit Antwerpen-Centraal vertrokken, en zoals we dat in Nederland gewoon zijn, kon men zijn horloge gelijk zetten op aankomst- en vertrekkur van de treinen. In Tilburg even navraag gedaan bij de Stationschef, hoe we verder moesten, en dat was geenszins een probleem, want we werden prompt door een "achterpoortje" in de hoofdwerkplaats neergezet. Nog voor we konden rondkijken stonden twee gidsen voor ons, die ons tijdens de duur van het bezoek, op het "goede pad" zouden houden. Voordat de rondleiding begon, werden wij ontvangen in de kantine, waar koffie en koek werd aangeboden, en een algemeen overzicht werd verstrekt omtrent de activiteiten van de hoofdwerkplaats Tilburg, en haar plaats in het geheel van de N.S. Nadien werd de groep in twee kleinere groepen opgedeeld, elk onder toezicht en leiding van een gids. Beide Heren waren oudgedienden van de instelling, en zij wisten uiteraard waarover zij praatten! Zowat alle afdelingen die enigszins toeganke-lijk waren, hebben wij doorlopen, én met interesse. Wij hebben kunnen kennis maken met een orgaan van de NS, waar op volle toeren gewerkt wordt, zonder dat de reiziger of andere gebruiker van de NS daar wat van merkt. Gul en gastvrij was het onthaal,

waarvoor wij de verantwoordelijken van de hoofdwerkplaats van harte danken, in het bijzonder de heer Stelwagen en de heer Van der Burcht, en de twee gidsen die ons hebben rondgeleid.

Zij deden ons uitgeleide tot bij de trein, waar wij ook afscheid namen van enkele Nederlandse abonnees, die niet verder meegingen. Op het voorziene uur namen wij de trein verder naar Arnhem, want zoals aangekondigd werden beide voorziene uitstappen tot één enkele herleid, om de kosten hieraan verbonden, te beperken. Aan het station te Arnhem wachtte een bus van het bedrijf ons op, en werden wij verwelkomd door een lieve hostess en een bijdehandse busbestuurder. De stemming zat er al in van bij de aankomst. In de stelplaats wachtte de heer Erika ons op, en bij koffie en koek werd ons de werking van het bedrijf duidelijk gemaakt, aan de hand van de uitgereikte dokumentatie. Toen volgde een rondgang door de Centrale werkpl aats van het bedrijf. De laatst beschikbare trolleybus reed uit om dienst te nemen tijdens onze rondgang. Blikvanger was uiteraard de tb 101, waaraan de laatste hand werd gelegd bij de algehele restauratie die dit voertuig onderging. Zij zal ingezet worden bij de opening van tb-lijn 9, op 6 juni aanstaande. Na de rondgang kregen wij een diamontage aangeboden over de bouw van een trolleybus, en weer was het kopje koffie van de partij. Ten slotte werd ons een stadsrondrit aangeboden, met dezelfde bus die ons bij het station opwachtte. Een rondrit van jewelste! Er bleven niet veel plaatsen in en om de stad, die men ons niet heeft getoond. Dat Arnhem mooi was wisten wij al, maar dat er ook nog zoveel te zien was, verbaasde ons enigszins wel. Maar dat hebben wij dan te danken aan onze vriendelijke hostess, Hanneke, die geen moeite spaarde om ons op de hoogte te stellen, daarbij vakkundig bijgetreden door onze chauffeur, die blijkbaar alle stenen van Arnhem zelf genummerd heeft. Met Maarten Van Rossum waren wij minder ingenomen, vanwege de slechte herinneringen die hij in Antwerpen heeft nagelaten, maar dat is dan al weer zo lang geleden! Het was een dag om nog lang over na te praten, en nimmer te vergeten. Onze Arnhemse vrienden wachtten ons op bij aankomst in het station, en zij ook hebben gezorgd voor een fijn gezelschap. Het was een kort bezoek aan Arnhem, maar ik geloof dat velen van ons nog zullen teruggaan, en terecht! Aan alle lieve mensen die hebben bijgedragen tot het welslagen van deze enige dag, heel hartelijk bedankt!

INHOUD VAN DIT NUMMER:

50 Jaar geleden ... Per trein door België. [ VI en slot.]  
De Stadstram van Mechelen. [ VI en slot.]  
Aktueel spoorwegnieuws: NMBS - en tramnieuws MIVA- NMVB- MIVG.  
Museumbedrijven en Boekbespreking.  
Vriendenkring PROV.



Foto slotpagina: Motorwagen type S, nr 9996, in dienst op  
lijn 52: MECHELEN - ANTWERPEN, op de Edgard Tinelvest in  
Mechelen, dichtbij de Katelijne- of Antwerpsepoort. 5 juli 1955.  
Foto: M. Van Witsen.