

proV koerier

4-84



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 en 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: Antwerpen-Deurne. PCC 2020 van lijn 24 berijdt als
laatste tram de oude lus Silsburg. 6 november 1984. Foto: E. Keutgens.

ANTWERPS TRAM- EN BUSMUSEUM - EDEGEM.

Het museumbezoek mocht zich ook het afgelopen seizoen in een grote belangstelling verheugen. Inderdaad, het aantal bezoekers aan het trammuseum liep op tot 13.697 !

Tegenover het seizoen 1983 is dat een lichte achteruitgang (110 bezoekers), maar er waren ook drie bezoekdagen minder. Vanaf de opening op 12 juni 1982 tot op heden, hebben 45129 mensen het trammuseum in Edegem bezocht, en dat lijkt ons een uitgesproken succes!

Het nieuwe seizoen staat echter voor de deur, en er dient dus enige aandacht te worden geschonken aan de nieuwe beurtrol voor toezicht tijdens de bezoeken. Voor de PROV zijn volgende bewakingsbeurten voorzien:

APRIL:

maandag 8 april, 2° Paasdag;

MEI:

woensdag 1 mei;
zaterdag 11 mei;
zondag 12 mei;

JUNI:

zaterdag 22 juni;
zondag 23 juni;
zaterdag 29 juni.

JULI:

zaterdag 27 juli;
zondag 28 juli.

AUGUSTUS:

zaterdag 24 augustus;
zondag 25 augustus;

SEPTEMBER:

zaterdag 21 sept.
zondag 22 sept.

OKTOBER:

zaterdag 19 oktober;
zondag 20 oktober.

Dat geeft ons een totaal van 15 toezichtsbeurten, waarvan wij hopen dat ze op dezelfde vlotte manier als vorig jaar kunnen worden tot stand gebracht. Daartoe zal het volstaan dat U, nu meteen, een kaartje zendt aan de voorzitter, met de datum of data, waarop U toezicht wenst te houden. We herinneren er aan dat het op zondagen wel écht gewenst is met twee, ja, zelfs met drie personen aanwezig te zijn, gelet vooral op de uitbreiding van het museumbestand. Uitstellen is in deze aangelegenheid niet gewenst, zoals U allicht kunt begrijpen. Handel meteen nù! U kunt ook telefonisch contact opnemen met de voorzitter, (tel: 03 - 236.04.92) of met de sekretaris, (tel: 03- 646.34.43), in beide gevallen ná 18 uur. Het is wellicht goed er even aan te herinneren dat de personen, die vorig jaar voor de eerste maal toezicht hebben gehouden, het er over eens zijn, dat een dergelijke prestatie aangenaam is, en geenszins moeilijk. Spreek indien gewenst, even te voren met een bestuurslid. Afgesproken?

ADVERTENTIE:

Te koop aangeboden in het Trefpunt PROV: "EIN JAHRHUNDERT SCHWEIZER BAHNEN", omvangrijk werk in drie delen, aan 1800 fr. samen. De boekdelen zijn ter plaatse in te zien, en zijn in uitstekende staat, als nieuw!

ADRESSEN

waar U tijdschriften kunt verkrijgen met tram- en treingebeuren als onderwerp, vindt U hieronder:

Het Treinenhuis,

Bilderdijkstraat 94, - Amsterdam.

Te bereiken met tramlijnen 3,12,13,& 14.

Boekenwagen Museumtramlijn,

Kalfjeslaan - Amstelveen.

De museumlijn begint aan het Haarlemmermeerstation, en is te bereiken met tramlijnen 2, 6 en 16.

Museispärwägen, Malmköping, Zweden.

Malmköping is te bereiken met een buslijn vanuit Flen, dat gelegen is op de spoorlijn Göteborg - Stockholm.

Hobbybokhandeln,

Pipersgatan, 25, Stockholm - Zweden.

Te bereiken met metrolijn naar Akalla en Hjulsta. Uitstappen halte Rådhuset.

Dichterbij mag U niet vergeten dat ook de musea in Edegem, Schepdaal en Brussel een niet onaardig aanbod te doen hebben, buiten uiteraard het Trefpunt PROV, dat elke tweede zaterdag ter uw beschikking staat.!

PROV-KOERIER 4.84 EN -KALENDER 1985.

Zeer tot onze spijt is er een merkbare vertraging opgetreden in het tot standkomen en de produktie van onze kalender 1985 en het laatste nummer van 1984. Verschillende omstandigheden hebben daartoe geleid. Wij vragen U om begrip, maar wij bieden U niettemin onze welgemeende verontschuldiging aan voor deze vertraging, die wij ook liever niet hadden gezien.

Diegenen die ons daarover hebben gebeld, wisten dat beide uitgaven op komst waren, en de anderen hebben er vrede mee genomen, waarvoor onze oprechte dank. Niettemin is het onze bedoeling om deze vertraging weg te werken. Daartoe zijn de nodige maatregelen getroffen.

KALENDER 1986.

Om tijdig klaar te zijn met onze volgende kalender, vragen wij met aandring dat diegenen die menen over interessant fotomateriaal te beschikken, ons meteen, en in ieder geval voor half mei, hun fotowerk ter beschikking te stellen. Vereisten:

zwart-wit afdrukken op 13 x 18 formaat, glanzend papier.

Alle waarborgen betreffende eigendomstitel en scherpste, alsmede eauthenticiteit dienen vervuld te zijn. Door inzending verklaart de eigenaar zich akkoord met kosteloze publikatie door PROV. Indien de foto's naderhand aan de eigenaar dienen terugbezorgd, maakt de inzender daar duidelijk melding van.

HONDERD JAAR BUURTSPOORWEGEN IN BELGIË .

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

ROGER BASTAENS.

Naar aanleiding van het eeuwfeest van de Buurtspoorwegen in België in 1985, hebben wij eraan gehouden een aantal bijdragen te brengen over de lijn die het eeuwfeest bezielt, nl. de Kustlijn. Het is onze betrachting om een vrij algemeen beeld te schetsen over het ontstaan van de lijn, gekruid met gebeurtenissen en toestanden die zich voordoen in het bestaan van een eeuweling. Een betrachting die wij graag willen nastreven, zonder evenwel aanspraak te willen maken op volledigheid, want van al wat er gebeurd is voordat wij op deze wereld gekomen zijn, is zonder twijfel heel wat verloren gegaan, onherroepelijk. Wij dienen ons dus te houden aan wat wij weten, gezien en beleefd hebben, of wat anderen ons verteld hebben, of aangetoond op foto of dokument.

Toen de N.M.V.B. in 1885 het startschot gaf, was dat met de opening van de lijn Oostende - Nieuwpoort, waarvan de sectie Oostende - Middelkerke - dorp met veel omhaal werd ingehuldigd op 5 juli 1885. De lijn kwam tot Nieuwpoort in dienst op 15 juli 1885. In het lijnenregister van de N.M.V.B. staat zij geboekt als de tweede lijn, na Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten, waarvan de uitbating echter pas op 15 augustus 1885 begon, tussen Bongerhout en Wijnegem-vaart. Pas op 20 september van dat jaar werd tot Hoogstraten doorgereden. Deze lijn heeft echter het eeuwfeest niet gehaald. Omdat Oostende-Nieuwpoort de eerste lijn in uitbating werd, die daarenboven het eeuwfeest wel haalde, gaat onze aandacht naar: Onze Kustlijn.

Deze bijdragen zijn tevens een hulde aan hen die het allemaal hebben waargemaakt door hun geesteskracht, hun inzicht, de totale inzet van zichzelf en de middelen waarover zij beschikten, met daarbij de taaië volharding die heeft geleid tot wat de kustlijn vandaag betekent. Dat daarbij de verantwoordelijken van de verschillende openbare besturen, vooral de jongste jaren, niet steeds de nodige eerbied hebben betoond tegenover de inzet van zoveel menselijke daadkracht, laten wij hier buiten beschouwing, want dat is een schaduw op het feestelijk gebeuren, die ondanks de feiten, beter genegeerd kan worden. Als in 1985 de feestklokken zullen luiden, zullen zij toch mede het glas heffen ondanks het feit dat zij eigenlijk niet op de feestviering thuishoren. Wij bedoelen hier konkrete diegenen, die alles in het werk hebben gesteld om de kustlijn te laten verdwijnen, en ook zij, die vandaag de logische uitbreiding van de kustlijn in de weg staan. Dat wij nog een kustlijn hebben, danken wij vooral aan de heer Jos Chabert, voormalig minister van Verkeerswezen, die de nodige beslissingen tot behoud en vernieuwing van de kustlijn uiteindelijk heeft genomen. Hij hoort wel thuis op het feestpodium! Ook aan de huidige minister van Verkeerswezen, de heer Herman de Croo zijn wij een woord van dank verschuldigd maar dan toch wel met enig voorbehoud. Tenslotte een flink woord van dank aan alle stille werkers, wier namen ons niet bekend zijn, maar die zich vaak voorbeeldig hebben ingezet tot behoud en herwaandering van de kustlijn. Als alle mensen, die in de voorbije eeuw gebruik hebben gemaakt van de kusttram, op dat ogenblik een boompje hadden geplant, dan stond er nu in België een onoverzichtelijk bos, het bos der tevredenen... Maar wij vergeten vlieg, en morren is het eerste waaraan wij denken. Als de tram wat vertraging heeft, kan de man die de tram bestuurt, vaak bij nacht en ontij, daar meestal ook niet aan verhelpen. Staan we daar wel eens

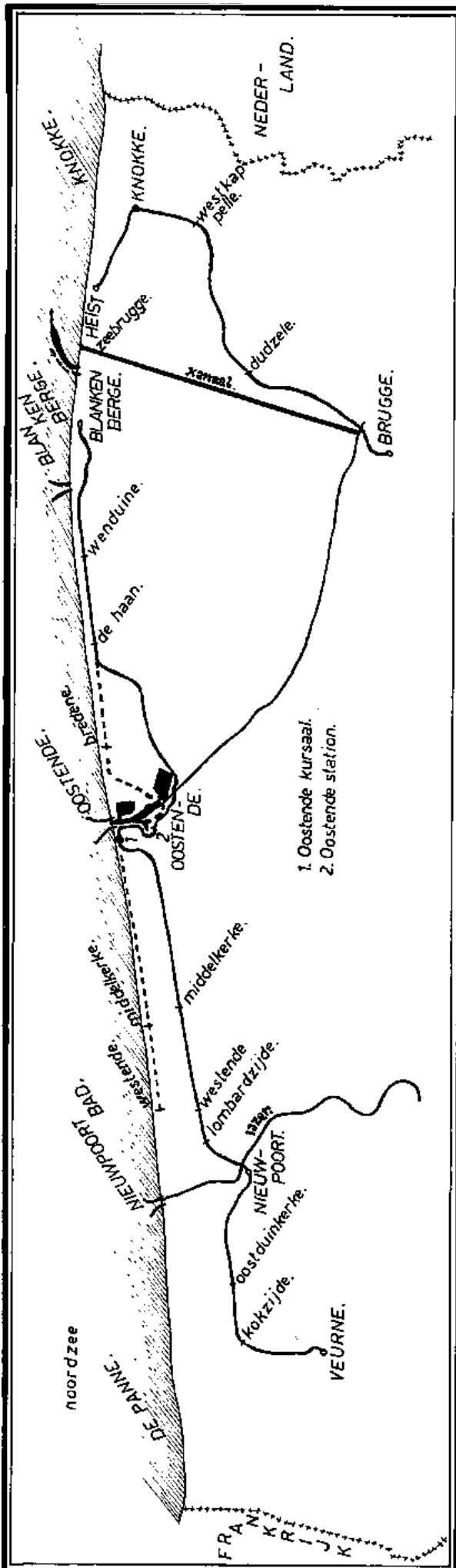
bij stil? Toch maar eens overwegen! Vandaar dat wij hier graag hulde brengen aan alle tram- en busbestuurders, die vaak in moeilijke omstandigheden het beste van zichzelf hebben gegeven, en die dat nog doen!, om de dienst naar behoren uit te voeren. Ook als anderen Kerstmis of Nieuwjaar vieren, ook als jaarlijks tienduizenden hun vakantie aan de Kust of elders doorbrengen. Onze tevredenheid, wanneer dan ook, is vaak aan hen te danken! En als de Kustlijn, vroeger én nu, wel eens stof doet opvaaien - letterlijk en figuurlijk - neem dat er dan maar bij. Wij doen allemaal wel eens stof opvaaien, en evengoed zijn wij allemaal maar wat blij als onze omgeving ons dat vergeeft. Ten slotte moeten wij bedenken dat niets op deze wereld volmaakt is, zelfs...onze Kustlijn niet!

HET BEGIN.

Over de administratieve geplogenheden die hebben geleid tot de oprichting van de N.M.V.B., alsmede de vorming van de kapitalen, nodig tot het bouwen en uitbaten van de lijnen, gaan wij het hier niet hebben. Dat hebben anderen al voortreffelijk voor ons gedaan. Wij denken hierbij met weemoed aan onze vriend Jos Neyens, die ons helaas maar al te vroeg ontvallen is, en waaraan wij de beste herinneringen bewaren. Om te worden wat ze nu is, heeft onze kustlijn een eeuw nodig gehad. Wij hebben nooit een treinlijn langsheen onze kust gehad, die de vergelijking met de tramlijn kan doorstaan. Uit het binnenland kwamen er mettertijd wel lijnen die eindigden in Heist, Blankenberge, Oostende, Nieuwpoort en Adinkerke, later ook Knokke, maar die speelden toen, en ook nu nog, de rol van aanvoerlijnen, de vroegere lijn van Blankenberge naar Heist daargelaten. De kustlijn daarentegen is een aanvoer- en verdelingslijn bij uitstek. Het begin van de kusttram was de lijn Oostende-Nieuwpoort, die zoals gezegd, haar taak begon op 15 juli 1885. Dat was niet de huidige lijn, maar wat wij verder in dit artikel de "Dorpenlijn" zullen noemen. In Oostende vertrok zij aan het Kursaal, en liep in westelijke richting langs de Van Iseghemlaan, Gemeenteplein, (nu Leopold I plein), de Torhoutsesteenweg en de Nieuwpoortsesteenweg via de dorpskommen van Mariakerke, Middelkerke, Westende en Lombardsijde naar Nieuwpoort. Deze plaats werd bereikt via de sluizen op de IJzer, achter het huidige Albert-I monument door, waar zij rechtsaf boog naar de Kaai, om daarlangs het station van Nieuwpoort-Stad te bereiken. Dat was haar voorlopig eindpunt. Een jaar later kwam de lijn gereed tussen Nieuwpoort-Stad en Veurne, via de dorpen Oostduinkerke en Koksijde, waar zij zich over het huidige vliegveld naar Veurne richtte. Let wel, deze lijn is dus hoegenaamd niet de huidige, nog bestaande lijn! Van de toenmalige lijn Nieuwpoort - Veurne blijft er vandaag niets meer over. Op 22 juli 1886 werd zij voor het publiek opengesteld. Enkele weken later, op 8 augustus 1886, werd

ook de lijn Oostende - Blankenberge opengesteld voor het reizigersverkeer. Deze lijn vertrok eveneens aan het Kursaal, en liep langs de Van Iseghemlaan, de Visserskaai en de Keizerslaan naar de Sint-Jansbrug. Zo bereikte zij het station Oostende-Stad. Langs het Van der Sweepplein (nu Ernest Feysplein), werd de De Smet de Naeyerlaan bereikt, waarlangs men Oostende verliet op weg naar Blankenberge. Duidelijkheidshalve dient vermeld, dat de hierboven genoemde Keizerslaan de huidige Vindictivelaan is.

Op te merken valt, dat door deze sporenaanleg in feite de latere stadsringlijn al bestond. Buiten de voorhaven van Oostende, liep de lijn langs Slijkens, Bredene-Dorp, Klemsskerke-Dorp naar het golfterrein van De Haan, en via De Haan naar Blankenberge. De huidige lijn van De Haan-golf naar Blankenberge is nog wel de oorspronkelijke lijn. Van het oude traject vanaf de sluizen naar Slijkens, Bredene - Dorp en Klemsskerke - Dorp naar De Haan-golf, bestaat er nu niets meer, evenmin als van de dorpenlijn ten westen van Oostende. Al deze lijnen waren enkelsporig uitgevoerd met wisselplaatsen, en werden uitsluitend door stoomtrams bediend. De lijnen Oostende - Nieuwpoort - Veurne, en Oostende - Blankenberge waren twee afzonderlijke lijnen, en werden met verschillend materieel bediend. Ook tijdens de elektrische uitbating later, zal dat nog jarenlang zo blijven. Op 18 maart 1890 opende men de stoomtramlijn Brugge-Westkapelle-Knokke-Heist. Deze lijn boog aan het station van Knokke linksaf, om ongeveer langs de huidige bedding Heist te bereiken, en waarvan de sectie Knokke-Heist de basislijn nog vertegenwoordigt. Eveneens in 1890, maar dan op 1 mei, werd de lijn Westkapelle-Sint-Anna-ter-Muide - Sluis aan de dienst toegevoegd. Ten slotte werd op 1 juni 1890 de sectie Nieuwpoort-stad - Nieuwpoort - bad opengesteld, aanvankelijk via de spoorlijn tussen beide punten. Er was dus einde 1890 nog géén tramverbinding Heist-Blankenberge, en de huidige lijn van Nieuwpoort - Bad naar De Panne bestond evenmin. Een gamma van diensten kon echter wel op enkele jaren worden aangeboden aan de pioniers van het kusttoerisme.



Bijgaande tekening van Jan Mahieu, geeft ons een overzicht van de kustlijn mét enkele andere lijnen die er op aansluiten, en waarvan sprake in onze bijdrage.

De stippellijn langsheen de zee is de huidige, nog bestaande lijn, die hier enkel is aangeduid om duidelijk een onderscheid te maken tussen de lijn van de dorpen en de lijn van de duinen. In ons volgend nummer is dit kaartje nog te raadplegen!

EVEN TERUGKIJKEN NAAR GISTEREN...

AACHEN TIEN JAAR ZONDER TRAM.

JOHNNY DOBSON.

Voor weinigen onder ons is Aachen, de grote winkelstad even over onze grens, een onbekende. Toch zullen velen even opschrikken als we zeggen dat het reeds tien jaar geleden is, dat de laatste tram definitief uit het stadsbeeld verdween. Inderdaad, op 28 september 1974 reed de Aachense tram zijn laatste officiële rit, om de volgende dag nog even terug buiten te komen om afscheid te nemen van zijn vertrouwd stadsbeeld en zijn duizenden tevreden gebruikers en aanhangers.

Het is niet de bedoeling hier een volledige geschiedenis te brengen van de tram in Aachen, dat kunnen anderen veel beter dan wij; we willen enkel met een kort overzicht van dit belangrijk trambedrijf, bij velen even herinneringen opwekken...

De eerste paardetrans reden in Aachen

Adalbertsteinweg/Scheibenstrasse, 22 juli 1974.

reeds in 1880, en zoals het in die tijd gebruikelijk was, werd in een relatief korte tijdspanne een tamelijk groot net uitgebouwd. Einde 1881 lagen er in Aachen reeds 20 km. tramsporen.

Vanaf 1895 verdrongen de elektrische trams die met paardetractie, en werd er overgegaan van normaalspoor naar meterspoor, en braken de trams de stad uit, zodat er een gekombineerd stads- en buurttramnet kwam.

FOTO HIERONDER:

Beeld van het laatste bedrijf van de Aachener tramgeschiedenis. De gewone lijndiensten op de enige overgebleven tramlijn, werden uitgevoerd door 2^o-hands gelede wagens, terwijl de versterkingsdiensten werden gereden door de mooie Talbot vierassers, die nieuw werden aangekocht in 1956-57. Het waren deze wagens die einde der jaren '50 en begin der jaren '60, de voornaamste vervoerstaken toegewezen kregen. Foto: Johnny Dobson.





Een typisch beeld van de "Aachener Strassenbahn" bij zijn doortocht van één der talrijke dorpen, in dit geval: Eilendorf. Goed te vergelijken met onze Buurtspoorwegen: een enkel spoor aan één zijde van de weg!

Voor diegenen die de plaats beter kennen: de tram rijdt niet in de richting van Vaals; aan de vorige halte, Eilendorf Markt, werd de film reeds gedraaid, en de tram is nu op weg naar zijn keerdriehoek in een zijstraat, om daarna terug naar Vaals te vertrekken.

Foto: J.Dobson, oktober 1967.



Een kruising (linksverkeer wegens centrale vluchtheuvel) op de lijn naar Vaals. Deze wagens werden origineel als tweeasser gebouwd, en later verbouwd tot gelede wagens, speciaal om dienst te verzekeren op de lijn Vaals - 12 - Eilendorf.

Kort na deze opname werd het linkerrijtuig (7106), door brand verwoest. Toen deze rijtuigen overbodig werden, heeft men ze nog kunnen verkopen aan Augsburg, waar ze nog jarenlang de piekuurdiensten verzekerd hebben.

Foto: J.Dobson, mei 1965.



Nog een typisch Akens tramtype: deze modern uitziende tweeassers zijn gebouwd uit oude wagens, en kregen daarbij een nieuwe, stalen wagenkast en sterkere motoren. Het waren rustig rijdende wagens ondanks hun vast onderstel en de hoge snelheden die ze konden bereiken. Ze waren op de buurtlijnen veel vinniger en vlugger dan de toenmalige autobussen op een toen nog niet zo goed uitgebouwd wegennet. Eindpunt Eschweiler-Bushof van de lijn naar Eilendorf. Rechts een wagen van lijn 28 naar Alsdorf. Deze vierassers werden voor deze lijn overgenomen van het meterspoornet van Düsseldorf.

Foto: J.Dobson, oktober 1967.

Het elektrisch stadsnet noemde men "Net 1", de lijnen die buiten de stad de omliggende gemeenten bedienden, noemde men "Net 2". Daar bleef het echter niet bij, het tramnet bleef uitbreiden: men bouwde ook nieuwe lijnen in de streek van Stolberg en Eschweiler die men "Net 3" noemde, en er kwam aan de andere kant ook nog een "Net 4", de lijnen van Eupen. Deze onderscheidelijke "tramnetten" werden niet in hun geheel chronologisch nà elkaar gebouwd, men werkte op verschillende netten gelijktijdig, en terwijl men buurtlijnen bouwde, was men ook druk bezig het stadsnet dubbelsporig te maken, om er de capaciteit te kunnen opdrijven. Zo ontstond voor W.O.I een tramnet van 180 km, dat de stad Aachen verbond met de ganse in haar invloed liggende, grote omgeving. Op dat ogenblik was dat één der grootste samenhangende tramnetten van Duitsland. Statistieken zeggen, dat enkel Berlijn, Hamburg en Hannover over een nog groter net beschikten. Bestaande plannen om het net nog verder uit te breiden, worden door de oorlog een halt toegeroepen, en het komt zelfs tot het opbreken van sommige lijnen. Nà de oorlog zal alles echter, op enkele vakken na, terug opgebouwd worden. Door de nà-oorlogse grensveranderingen komt echter Eupen in België te liggen, en wordt dit gedeelte van het net aan de NMVB overgedragen. De meeste verbindingen blijven wel bestaan, maar aan de nieuwe grens moet nu overgestapt worden. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog komen Eupen en Malmédy, zoals bekend, terug bij Duitsland, en wordt het net van Eupen, terug één geheel met dat van Aachen. Bij het lijnenoverzicht van 1940 zien we dat er dan zelfs een lijn 64 van Eupen tot Dolheim rijdt. Het is voldoende bekend dat Aachen sterk geleden heeft onder W.O.II; het tramnet was enorm beschadigd en slechts weinig tramrijtuigen waren nog bruikbaar. Met typisch duitse overgave heeft men echter op vijf jaar tijd het net terug opgebouwd, en alle trams hersteld waar nog iets bruikbaars van over bleef. Het net van Eupen ging na de 2° wereldoorlog nogmaals naar de N.M.V.B., maar reeds in de vijftiger jaren werd dit helemaal verbust. In Aachen bemerkten wij toen reeds dezelfde tendens. In 1950 zijn de laatste lijnen hersteld en terug in gebruik genomen, en in 1951 zien wij reeds de eerste tramlijnen verdwijnen om plaats te maken voor de autobus. In den beginne worden verder van de stad liggende takken opgeheven. Zo zien wij dat sommige na de oorlog heropgebouwde lijngedeelten slechts vier jaar dienst hebben gedaan als ze terug opgeheven worden. Naargelang de tijd vordert, zien wij het buurttramnet sterk uitdunnen. Tussen 1957 en 1962 verdwijnen elk jaar meerdere lijnen! In deze periode echter worden nog moderne, vierassige rijtuigen aangekocht om dienst te gaan doen op de belangrijkste lijnen, uitgaande van Aachen. Vijf jaar lang zijn er dan geen tramopheffingen, maar in 1967

verdwijnen weer enkele belangrijke buurtlijnen. Als in 1969 de laatste buurtlijnen verdwijnen, blijft nog een klein stadsnetje van 21 km. over; hiervoor werden nog moderne trams tweedehands overgenomen van andere steden. Deze stadstrams zijn op dat ogenblik echter nog goed voor 20 % van alle reizigersvervoer. (Ter vergelijking: in 1951, na de heropbouw van het net, rijden er trams over bijna 275 km. tramlijnen!)

Op dat ogenblik, toen het niet meer dan logisch scheen, het overblijvende tramnet uit te bouwen (voorbeelden waren er in Duitsland reeds genoeg in steden van vergelijkbare grootte met Aachen) tot een volwaardig en modern massavervoermiddel om de drukste reizigersstromen te verwerken, zien wij dat vooral de stadspolitiekers zich tegen de tram gaan opstellen, en vast besloten zijn van Aachen een autobusstad te maken! Nog voor de tram verdwenen is, worden op sommige plaatsen maatregelen uitgevoerd om het autoverkeer te bevoordelen; o.a. worden aan de Elisenbrunnen reeds de tramvluuchtheuvels afgebroken om meer rijvakken te kunnen aanleggen, zodat de auto gemakkelijk en in groten getale, bezit van de stad kan nemen. Waarschijnlijk waren deze heren met hun "moderne plannen" overblijfsels van de 50-er jaren, die niet met hun tijd konden mee-evolueren. Ook mag men de macht van de automobielenverenigingen niet vergeten: In de jaren zestig schrijft de ADAC regelmatig in de Duitse pers tegen de tram en tegen de aanleg van eigen bedding, om de vrije bewegingsbelangen van hun leden in de steden te vrijwaren. Nu vraagt diezelfde vereniging aan haar leden, om in de steden zoveel mogelijk de openbare vervoersmiddelen te gebruiken. Spijtig genoeg evolueert niet iedere verantwoordelijke met zijn tijd mee! Al bij al heeft de tram in Aachen het onderspit moeten delven, en kunnen wij alleen maar hopen dat er in de toekomst gezagdragers komen met klaardere, eerlijke kijk op de zaken, en dat men de moed zal hebben, om zoals in Utrecht en een aantal Franse steden, de fouten van het verleden ongedaan te maken, want Aachen is een stad die een modern trambedrijf waard is. Als basis zou men de lijn Vaals-Brandt terug moeten aanleggen, met ondertunneling van de bekende winkelstraat, de Adalbertstrasse. Er is slechts één ondergrondse eenvoudig aan te leggen halte nodig, in het midden van deze straat. Vervolgens een lijn van de Klinieken (Goethestrasse), over Hauptbahnhof, Kaiserplatz en ring tot Ponttor, en ten slotte een aftakking naar Eilendorf. Centrale overstapplaats zou de Kaiserplatz worden. Dit net zou het voornaamste deel van het stadsvervoer aankunnen, en als men de spoorbreedte 1100 mm. zou kiezen, kon men in de toekomst met Braunschweig bestellingen voor ruim modern trammaterieel plaatsen. Wat trammaterieel betreft is Aachen voor

zie verder pagina 94

een en ander over de

NUMMERING VAN HET ROLLEND MATERIEEL.

JAN MAHIEU

1° Vervolg.

De cijfermerking of U.I.C.-Nummering.

Er werd overeengekomen om alle wagens te merken met een nummer bestaande uit 12 cijfers. Deze code moest tevens alle identificatiekenmerken van de wagen bevatten zoals uitwisselingsregime, eigenaarsnet en de voor- naamste bouwkenmerken. Het twaalfcijferige nummer werd daarom onderverdeeld in verschillende groepen met elk een vaste betekenis. We onderscheiden hierin :

- eerste groep van 2 cijfers = uitwisselingsstelsel.
- tweede groep van 2 cijfers = eigenaarsnet (NMBS = 88).
- groep van 7 cijfers = eigenlijke wagennummer.
deze groep van 7 cijfers wordt nog-
maals opgesplitst in twee groepen nl;
 - eerste 4 cijfers = type van wagen.
 - volgende 3 cijfers = volgnummer in de bedoelde reeks

Hierdoor is het mogelijk om PER NET 1000 wagens te groeperen. Zijn er nu echter meer dan 1000 wagens van het- zelfde type voorhanden, dan wordt het TYPE- cijfer met één eenheid uitgebreid.

(voorbeeld : er zijn meer dan 1000 wagens van het type 502 3; de nummering zal als volgt gebeuren :

xx	xx	502 3000 x	→	xx	xx	502 3999 x	=1000 w.
xx	xx	502 4000 x	→	xx	xx	502 4xxx x	=overige wagens.

- laatste cijfer (12e) is tenslotte het AUTO- CONTROLECIJFER. Gezien het specifieke karakter van dit cijfer hierover een woordje meer uitleg. (zie verder).



Voorbeeld van een wagen gemerkt met de u.i.c.-nummering. (foto jm)

Controle cijfer.

Wagennummer waarin :

- 9820 = type.
- 458 = volgnummer.

Eigenaarsnet. (nmbs = 88).

Uitwisselingsstelsel.

**BETEKENIS VAN DE VOORNAAMSTE CODES VAN HET UITWISSELINGS- OF
OVERGANGSSTELSEL.**

01	Netwag en met assen, europ. opw. of interfrigo.	40	Dienstwagen met assen.
03	P-wag en met assen interfrigo.	41	Netwag en met assen toegelaten in intern.verkeer.*
04	P-wag en met assen interfrigo-veranderl. spoorwijdte.	42	Netwag en met assen, binnenverkeer.
11	Netwag en met draaistellen, europ. opw. interfrigo.	43	P-wag en met assen toegel. in intern. verkeer. *
13	P-wag en met draaistellen interfrigo.	44	P-wag en met assen, binnenverkeer.
14	P-wag en met draaistellen interfrigo-verand. spoorwijdte.	45	Verhuurde P-wag en met assen, toegel. in intern. verkeer. *
21	Netwag en met assen, riv.	46	Verhuurde P-wag en met assen, binnenverkeer.
23	P-wag en met assen, riv.	80	Dienstwagen met draaistellen.
24	P-wag en met assen-verand. spoorw., riv. (transfesa).	81	Netwag en met draaistellen toegel. intern. verkeer. *
25	Verhuurde P-wag en met assen, riv.	82	Netwag en met draaistellen, binnenverkeer.
31	Netwag en met draaistellen, riv.	83	P-wag en met draaistellen toegel. in intern. verkeer. *
33	P-wag en met draaistellen, riv.	84	P-wag en met draaistellen, binnenverkeer.
34	P-wag en met draaistellen met verand. spoorw., riv.	85	Verhuurde P-wag en met draaist. toeg. intern. verkeer. *
35	Verhuurde P-wag en met draaistellen, riv.	86	Verhuurde P-wag en met draaistellen, binnenverkeer.

* toelating tot internationaal verkeer ingevolge speciale overeenkomsten.

VOORNAAMSTE CODES VOOR HET AANDUIDEN VAN HET EIGENAARSNET.

10	VR	Finse spoorwegen.	70	BR	Britse spoorwegen.
20	SZD	Russische spoorwegen.	71	RENFE	Spaanse spoorwegen.
21	ALB	Spoorwegen volksrepubliek Albanië.	72	JZ	Joegoslavische spoorwegen.
30	KRZ	Koreaanse spoorwegen.	73	CEH	Griekse staatsspoorwegen.
31	MTZ	Mongoolse spoorwegen.	74	SJ	Zweedse staatsspoorwegen.
32	DSVM	Vietnamese spoorwegen.	75	TCDD	Turkse spoorwegen.
33	KZD	Spoorwegen volksrepubliek China.	76	NSB	Noorse staatsspoorwegen.
43	GYSEV	Spoorwegen Raab-Oedenburg-Ebenfurt.	80	DB	Duitse bondsspoorwegen.
44	BHEV	Lokale spoorwegen Budapest.	81	ÖBB	Oostenrijkse bondsspoorwegen.
50	DR	Duitse rijksspoorwegen.	82	CFL	Nationale Maatsch. Luxemb. Spoorwegen.
51	PKP	Poolse staatsspoorwegen.	83	FS	Italiaanse staatsspoorwegen.
52	BDZ	Bulgaarse staatsspoorwegen.	84	NS	Nederlandse spoorwegen.
53	CFR	Roemeense spoorwegen.	85	SBB/CFF	Zwitserse bondsspoorwegen.
54	ČSD	Tsjechoslovaakse staatsspoorwegen.	86	DSB	Deense staatsspoorwegen.
55	MÁV	Hongaarse staatsspoorwegen.	87	SNCF	Nationale Maatsch. Franse Spoorwegen.
61	ANZ	Spoorwegen van Anzin.	88	NMBS	Nationale Maatsch. Belgische Spoorwegen.
62	SP	Zwitserse privaatspoorwegen.	94	CP	Portugese spoorwegen.
63	BLS	Spoorweg vd. Bernse Alpen.	96	RAI	Iraanse spoorwegen.
64	FNM	Spoorwegen van Noord Milaan.	97	CFS	Syrische spoorwegen.
65	RJB	Rjukan spoorwegen.	98	CEL	Libanese spoorwegen.
66	CIWLT	Internationale maatsch. "Wagons Lits".	99	IRR	Iraakse spoorwegen.

Volledigheidshalve stippen we ook nog aan dat het EERSTE cijfer van het wagentyper (5de cijfer van de UIC- nummering) de grote categorie bepaald waartoe het voertuig behoort :

0	P-wagens (privaatwagens).	4	Wagens categorie L - S.	7	Wagens categorie U(h).
1	Wagens categorie G.	5	Wagens categorie E - T.	8	Wagens categorie I.
2	Wagens categorie H.	6	Wagens categorie F.	9	Wagens categorie U.
3	Wagens categorie K - O - R.				

Het 6de, 7de en 8ste cijfer geven de kenmerken van de exploitatiebijzonderheden. (lengte, tonnemaat, aard der vervoerde goederen enz;) Deze zijn vastgelegd door de UIC. Gezien echter de enorme combinatiemogelijkheden is het niet mogelijk om in het bestek van dit artikel hierop verder in te gaan. Samen met het 5de cijfer vormt dit geheel het TYPE van WAGEN.

Het auto-controlecijfer.

Zoals de naam zelf zegt dient dit cijfer om een wagennummer te controleren op de juistheid ervan. Bij het veelvuldig overnemen van cijfergegevens is het niet uitgesloten dat een dokument niet zonder fouten wordt overgeschreven, of dat een minder duidelijk geschreven cijfer later aanleiding geeft tot vergissingen. Indien men nu vaststelt dat een wagennummer werd opgenomen welke geen 12 cijfers bevat, heeft men vrij vlug ontdekt dat er een fout moet gebeurd zijn. (= voordeel van steeds dezelfde lengte van het wagennummer waarover reeds sprake). Echter wanneer in een wagennummer een cijfer gewoon van plaats werd gewisseld, geeft een dergelijke fout heel wat opzoekingswerk. Het gevolg hiervan is dan ook dikwijls verkeerd aangerekende staangelden e.d. Het opvragen van de gegevens aan het eigenaarsnet vergt telkens een uitgebreid onderzoek wat zeer veel tijd vraagt, wat tenslotte een zeer kostbare aangelegenheid wordt. Door het invoeren van een automatische controle, door het toevoegen van een controlecijfer, is het echter zeer eenvoudig om een gebeurlijke fout te ontdekken en deze onmiddellijk te herstellen. Immers op dat ogenblik beschikt men nog over alle vervoerbescheiden en zeer dikwijls vertoeft de betrokken wagen nog in het station of zijn instellingen, zodat zelfs nazicht "ter plaatse" zonder al te veel moeite kan uitgevoerd worden.

STRUKTUUR VAN HET CONTROLECIJFER.

Welk is nu de structuur van dat magische controlecijfer? Het vaststellen van het controlecijfer is gesteund op een wiskundige berekening waarvan de uiteenzetting hierna :

We beschouwen het wagennummer

80 88 9820 458 - 7

hoe werd het cijfer 7
als controlecijfer
bekomen?

We nemen het wagennummer (zonder het controlecijfer):

8 0 8 8 9 8 2 0 4 5 8

16 16 18 4 8 16
0 8 8 0 5

$$1+6+0+1+6+8+1+8+8+4+0+8+5+1+6 = 63$$

$$70 - 63 = 7 \quad \text{Dit cijfer is het controlecijfer.}$$

- Elk cijfer op een ONPARE plaats wordt vermenigvuldigd met 2,

- de cijfers op de PARE plaatsen vermenigvuldigen met 1,

dit geeft :

- Van het bekomen resultaat maakt men de SOM DER CIJFERS.

- Het bekomen resultaat wordt vervolgens afgetrokken van het juist hoger liggende TIEN- tal. Dit cijfer dat daarvoor bekomen wordt is het CONTROLECIJFER. (Indien nu de som der cijfers een tiental als resultaat opleverd is het controlecijfer 0 - nul-
vb : som der cijfers geeft 50 -- gevolg 50 - 50 = 0).

Hieruit blijkt dat wanneer er een cijfer bij vergissing wordt verwisseld, dit een directe invloed heeft op het controlecijfer. Voorbeeld : men neemt het wagennummer op als :

80 88 8920 458 -7 ... uitgewerkt zou dit het controlecijfer 8 opleveren. Het verwisselen van twee opeenvolgende cijfers IN GROEP is praktisch onbestaande, (Dan zou bv het nummer opgenomen worden als 80 88 20/98 458 - 7), zodat met deze werkwijze een bijna- zekerheid van ruim 99 % bekomen wordt.

Nu hoeft een bediende belast met het opnemen van de wagennummers deze zelf niet telkens te controleren op hun juistheid op de hierboven beschreven wijze. Een speciaal daartoe ontworpen toestel Fk (Fk = vormcontrole) werd toegevoegd aan de verreschrijver (telex). Van zodra het controlecijfer wordt ingevoerd treedt deze "vorm-controle" in werking als blijkt dat er in het opgegeven wagennummer een fout geslopen is. Men is verplicht om de gemaakte fout eerst te herstellen alvorens het mogelijk is om een volgend wagennummer in te voeren.

Aanbrengen van het nummer op de wagenkast.

Het wagennummer is steeds aangebracht aan de LINKERZIJDE van de wagenbak of op het linkse uiteinde van het onderstel bij platte wagens. Er bestaan twee manieren om het wagennummer te schikken, naargelang de beschikbare plaats. Men heeft aldus een VERTIKALE of HORIZONTALE schikking. Er is echter geen enkel verschil in betekenis, welke ook de vorm van schikking is.

Vertikale schikking van het
→
wagennummer.



←
Horizontale schikking van het
wagennummer. (foto 's jm)



Bemerk dat naast de wagennummer ook steeds de opschriften RIV, EUROP, het eigendomsmerk (of afkorting) en de lettercode vermeld zijn.

Al deze gegevens vormen één onafscheidelijk geheel.

(Bij de partikuliere wagens komt achter het wagennummer ook nog steeds het teken).

De UIC- nummering werd op het net van de NMBS ingevoerd vanaf 01-10-1964. Het volledige wagenpark werd hernummerd in een tijdspanne van ongeveer vier jaar. Einde 1968 waren alle goederenwagens voorzien van de nieuwe merking. Deze ingrijpende hervorming was beslist een grote stap in het Europees beheren van het goederenmaterieel.

Ondertussen zijn er wel enkele herschikkingen doorgevoerd wat betreft de betekenis der letters en werd er tevens een nieuwe categorie (13de) bijgevoegd. Deze omnummering is momenteel nog in uitvoering. Er werd op 01-01-1980 begonnen met deze herschikking en er is als doel gesteld het volledige wagenpark op alle aangesloten netten tegen einde 1984 voorzien te hebben van deze nieuwe merking. De herschikking van het wagenpark was noodzakelijk geworden omdat er steeds meer nieuwe wagentypen in omloop zijn gebracht en dat de tot dan toe gebruikte merking geen juist beeld meer gaf van de specifieke wagenkenmerken. Oudere wagentypen werden vervangen door nieuwe met soms zeer uiteenlopende verschillen wat betreft de bouw- of gebruikskarakteristieken.

Voorheen kwam er voor de hoofdletter een witte stip (bol) voor om aan te duiden dat de wagen gemerkt was volgens de voorschriften van de UIC. Wanneer nu de wagen dient hermerkt (en gebeurlijk ook de lettercode dient aangepast) komt deze aanduiding (witte bol) te vervallen. Aldus heeft men steeds een volledig overzicht van de reeds aangepaste goederenwagens.



Vroegere merking - zie witte stip (bol)
voor de aanduiding Gkms.-



Nieuwe merking voorgeschreven sinds
jan. 80. De lettercode werd Gkklms
en de witte bol kwam te vervallen.

(foto's j.m)

Besluit.

Tot slot (van het gedeelte goederenwagens) mogen we wel stellen dat de eenvormige nummering geleid heeft tot een beter beheer, een gemakkelijker te volgen verdeling van de wagens en niet in het minst tot een intenser gebruik van het beschikbare materieel. Tevens biedt een dergelijk gecodeerde nummering het grote voordeel om bij moeilijkheden van uiteenlopende aard, steeds snel de meest rationele oplossing uit te werken in verband met herstellingen e.d., wat uiteindelijk de dienst aan de cliënteel maar ten goede kan komen. Gezien de eenvormigheid leent zich deze nummering uitermate voor het verwerken van gegevens door de computer waardoor het mechaniseren van het goederenverkeer alweer een stap verder gevorderd is.

— vervolgt —

AKTUEEL EN AKTIEF ...

LANGS SPOORWEG-TRAM- EN BUSLIJNEN.

(Afsluitdatum: 10-11-1984).

De lokomotieven reeks 21 komen eraan ...



Zopas kwam de eerste lokomotief van de nieuwe reeks 21 uit de werkplaatsen BN te Nivelles. Uiterlijk is deze lokomotief volkomen gelijk aan deze van de reeks 27 (2de schijf). Technisch zijn er praktisch ook geen veranderingen, alleen het vermogen van deze lokomotief ligt rond de 3000 kW (+/- 4000 pk) tegenover de 4150 kW (5600 pk) van de reeks 27.



Verder kunnen we nog volgende technische kenmerken noteren:

- stuurcabine met dubbel ge-
laagde kopruiten, gerief-
lijke en overzichtelijke
boordtafel.
- kopwand bezit een een ener-
gie opslorpend stoottele-
ment.
- stuurposten zijn 'vlottend'
op het onderstel gemon-
teerd.
- besturing gebeurt via
thyristoren en stroomhak-
kers.
- draaistellen zijn eenvou-
dig van constructie (type
BN).
- traktiemotoren zijn inte-
graal opgehangen, de aan-
drijving gebeurt met een
elastische overbrenging
Brown Boveri.

*2101... De eerste van een nieuwe reeks. Zoals duidelijk
te zien heeft deze reeks hetzelfde voorkomen als de
reeks 27.* (foto: jm)

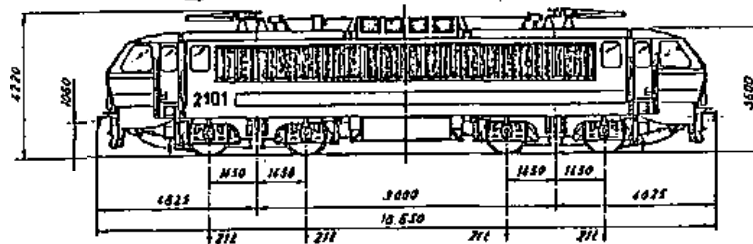
- remming mogelijk door inwerken van rechtstreekse rem op de wielen van de loko-
motief, of met automatische rem inwerkend op de lokomotief en het getrokken
stel. Eveneens mogelijk met een elektrisch regelbare rem of motorrem en tot
slot beschikt de bestuurder ook nog over een noodrem.
- koellucht voor de ventilatie van de machinekamer wordt opgezogen door over-
langse ventilatieblinden in het bovenste gedeelte van de zijwanden.

De lokomotieven reeks 21, worden zoals hun sterkere zusjes 27, afgeleverd in de nieuwe huisstijl. Staalblauwe kast versierd met gele zicht-
baarheidsbanden. De cijfervorm voor het nummeren van de lokomotieven is van het
nieuwe gemoderniseerde UIC- type. (reeds gebruikt geworden op de vierledige mo-
torstellen reeks 800).

Van deze reeks 21 zijn momenteel 30 lokomotieven in afwer-
king. Een vervolgorde van nog eens 30 lokomotieven werd reeds geplaatst bij BN,
zodat de volledige reeks al zeker 60 loks zal bedragen.

Om de lokomotieven reeks 21 optimaal te kunnen gebruiken is
deze machine ontwikkeld voor het slepen van zowel reizigers- als goederentrein-
nen, bijgevolg een lokomotief voor gemengde dienst. Ook nog te vermelden dat de
lokomotieven van meet af aan uitgerust zijn voor het rijden in trek- en duw-
systeem. (Zie ook voorlopige beschrijvende fiche op volgende bladzijde).

Lokomotief reeks 21



Algemeenheden.		Mechanisch gedeelte.	Elektrisch gedeelte.
Effectief:		Bouwer: S.A. la Brugeoise et Nivelles te Nivelles	Traktieuitrusting:
Type:	2101 tot 2130	Jaartal van de bouw: 1941 (21 schijf)	Bouwer: A.C.E.C. Charleroi
Volledige massa:	ton 81	Remming: Autom. rem bij dienst en remsteven bij rangschikking. Mechanisch op de automatische leiding. Elektrische rheostatische rem. De automatische rem deelt het regime "Weedren. reizigers" en het regime "Hoge druk" (Eloktreppen).	Type: aanzetuitrusting met thyristoren elektrisch gestuurd.
Nummering:	{ 21 schijf : 2101 tot 2130 21 schijf : }	De machinistenkruis van de automatische rem is van het type FV4.	Traktiemotoren: type met serie- betrachting.
Doorlopend vermogen:	kW	De lokomotief is voorzien van een mit-sliprem, 2 compressors "Wabco", type 242 V23, die 6 reservoirs voorzi met totale inhoud van 1000 l.	Aantal: 4
Dienstspanningen:	kV 3	In elke stuurcabine is een schakelrem voorzien, die aangrijpt op de vier rem-eenheden van een draaistel.	Eénuovermogen:
Maximumsnelheid:	km/h 120	Draaistel:	Doorlopend vermogen:
Maximum massa per as:	ton 21	De lokomotief is uitgerust met BH-ACEC draaistellen met: - primair: Winkelschijf ophanging - secundair: Flexibel ophanging.	Ophanging: elastisch op 3 punten.
Maximum kracht bij het starten:	kN	Verwarming: der stuurcabines is met elektrische verwarmingsbatterij met lucht-blaas.	Elastische overbrugging:
Minimumstraal voor bocht:	m 100		- Transmissie BBC - Federantrieb
Doormeter der wielen:	mm 1250		- Carter gelagard met rollagers
Beantwoordt aan omgrenzingsprofiel UIC			Tandwielverhouding: 115/31 = 3,69
			Elektrische remuitrusting:
			Bouwer: A.C.E.C. Charleroi
			Type: rheostatisch met elektronische regeling van de voorafvastgesteld betrachting van de traktiemotoren; af of niet gecombineerd met de pneumatische rem.
			Rheostat: max. vermogen van
			Ventilatie: met 6 ventilatoren teroy-
			- Samen 112 - 94W - 48V - 4500 t/min.
			- debiet: 160 m³/h. bij 4300 t/min.
			Hulpstukken:
			Elektrische omvormers: 312 - 2 x 55 kW met uitgangen 660 V en 110 V
			2 x (2 ventilatoren op 1 motor) voor de traktiemotoren: 150 - 10, 6 kW type 6.8110 180, 3 (4x) - debiet m³/min.
			2 x motor vent. & fur: voor spoelen 660 V - 1,5 kW - type 6.811 132, 3 (2-4) 180 - debiet m³/min.
			6 x motor vent. & fur: voor haakkers - stuurmotor Stepan 500W/110V/1200 t/min.
			- ventilator ALVI NY40
			2 x motor compressor:
			- motor 480V - 110W type 6.811 100 1 Act - 1050 t/min.
			- compressor Mabco-Westinghouse type 242 V23 met 2 druktrappen en 6 cilinders
			1 Batterij: permanent geladen door de 2 elektrische omvormers in //.
			Batterijen 345F type KPM - Ah met
			... elementen 100V - laadspanning 115 V
			voorlopige fiche - docnmb5

Diesels van de reeks 60 terug in reizigersdienst.

Door de verdere bijschaving van het IC/IR- plan, vooral wat betreft de samenstelling of het inleggen van bijkomende forenzentreinen, wordt ons gemeld dat verschillende depots zich genoodzaakt zagen de diesellokomotieven van de reeks 60 terug reizigersdienst te laten verzekeren. In onderstaande lijst vindt u de P- treinen (forenzen) welke tijdens de week-dagen gereden worden met DIESELLOKOMOTIEVEN REEKS 60 in DUBBELTRAKTIE. De enige uitzondering hierop vormt de depot MONCEAU welke ook geregeld diesels van de reeks 51 of 62 voorziet.

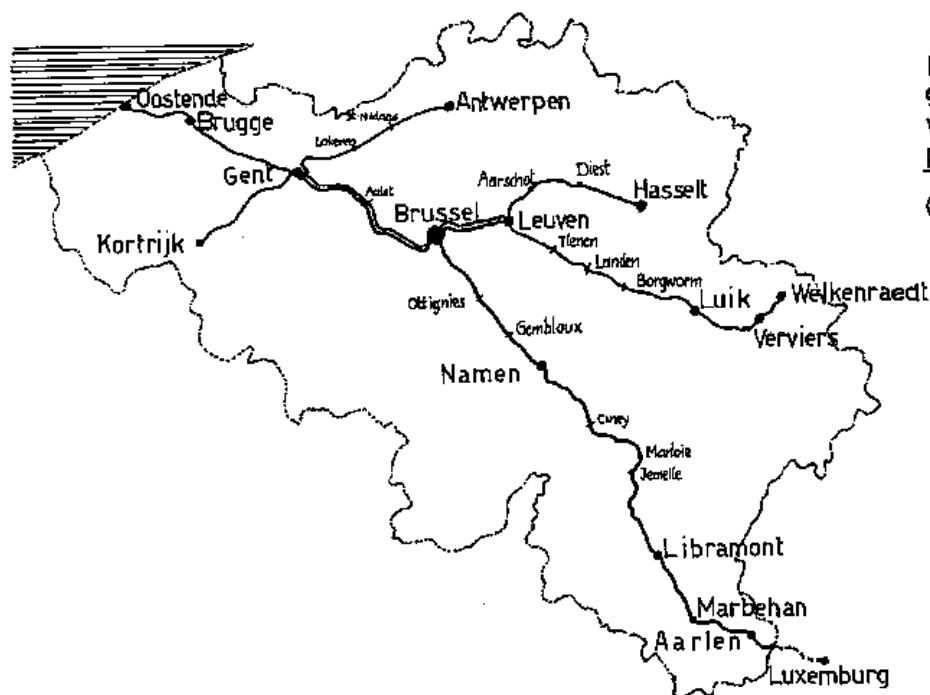
Stelplaats KINKEMPOIS	3133 Ottignies- Namen 723/803
	3421 Liers- Statte 656/806
	4421 Statte- Liers 1618/1732
Stelplaats SAINT GHISLAIN	RZ 3861 Mons- St.- Ghislain (losse rit voor trein 3861)
	3861 St.- Ghislain- Moeskroen 657/806
	ZR 3861 Moeskroen- St.- Ghislain (losse rit- stel van trein 3861)
	4561 Doornik- St.- Ghislain 1608/1648
	3822 Mons- Brussel Noord 620/723
	4528 Brussel Noord- St.- Ghislain 1713/1828
Stelplaats MERELBEKE	3081 Dendermonde- Brussel Zuid 632/ 720
	3084 Dendermonde- Brussel Zuid 734/ 827
	3085 Dendermonde- Brussel Zuid 800/ 847
	4991 Brussel Zuid- Dendermonde 1602/1655
	4994 Brussel Zuid- Dendermonde 1651/1742
	4995 Brussel Zuid- Dendermonde 1720/1810
Stelplaats MONCEAU	3750 Erquelinnes- Charleroi S. 618/654
	3744 Charleroi s.- La Louvière 735/806
	4706 La Louvière- Charleroi S. 1626/1654
	3762 Charleroi S.- Namen 634/ 741
	4731 Namen- Charleroi S. 1708/1801

De herstructurering van het vervoer van post per spoor.

Zoals reeds in ons nummer 3-84 werd vermeld, kwam er sinds de winterdienst een volledig nieuwe dienstregeling in voege voor het postvervoer. De dienst die in voege kwam op 30-09 diende ondertussen echter nogmaals aangepast op 5-11 en deze mag nu als definitief aangenomen worden. Er was voorzien in het gekoppeld rijden van de poststellen Oostende/Kortrijk en Hasselt/Luik tussen de stations Gent St.- Pieters en Tienen. Al vlug bracht dit problemen mee op de lijn 21 tussen Landen en Hasselt. Om aan deze capaciteitsproblemen (enkel-sporig baanvak) het hoofd te bieden werden de stellen voor Hasselt ontkoppeld te Leuven en rijden nu via Aarschot en Diest in plaats van via Landen. Onze "rode duiveltjes" rijden nu volgende diensten :

N6	15168	fbmz-lux	fbmz 047- fbn 053- lt 115/116- fnr 142/200- lj 236/237- lrb 300/323- fmn 337/352- lux 447.
N67	15617	lux -fbmz	lux 1922- ll 1945/2004- fmn 2016/2020- lrb 2036/2045- lj 2107/2110- fnr 2149/2213- fbn 2305- fbmz 2310. R7 vertrek uit ll 2004- zelfde dienstregeling.
N67	15931	fsd -fhs	fsd 942- fr 956/1008- fgsp 1032/1121 (koppelt met 15991)- fbmz 1154/1256- flv 1320/1333 (15341 ontkoppelt)- frst 1347- fhs 1430.
N67	15933	fsd -fhs	fsd 1542- fr 1556/1607- fgsp 1631/1719 (kopp. met 15993)- fbmz 1803/1856- flv 1920/1940 (15343 ontkoppelt)- frst 1952- fhs 2017.
N6	15939	fsd -fhs	fsd 2202- fr 2220/2228- fgsp 2257/2359 (kopp. met 15999)- fbmz 031/126- flv 152/220 (15349 ontkoppelt)- frst 232- fhs 308.
N67	15392	fhs -fsd	fhs 1021- frst 1046- flv 1100/1120 (koppelt met 15432)- fbmz 1148/1250- fgsp 1323/1426 (15992 ontkoppelt)- fr 1449/1458- fsd 1513.
N67	15394	fhs -fsd	fhs 1621- frst 1646- flv 1703/1728 (koppelt met 15434)- fbmz 1757/1840- fgsp 1910/2033 (15994 ontkoppelt)- fr 2056/2104- fsd 2119.
N6	15390	fhs -fsd	fhs 2257- frst 2322- flv 2340/2353 (koppelt met 15430)- fbmz 034/115- fgsp 149/220 (15990 ontkoppelt) fr 243/253- fsd 308.
N67	15341	flv -fl	flv 1330- ftnn 1345/1346- fvr 1401/1406- fl 1424.
N67	15343	flv -fl	flv 1930- ftnn 1949/1950- fvr 2007/2011- fl 2028.
N67	15349	flv -gwk	flv 202- ftnn 222/223- fvr 240/245- fl 303/350- gv408/503 - gwk 515.
N67	15432	fl -flv	fl 1010- fvr 1029/1038- ftnn 1054/1102- flv 1102 (15392 koppelt).
N67	15434	fl -flv	fl 1608- fvr 1624/1632- ftnn 1650/1705- flv 1716 (15394 koppelt).
N67	15430	gv -flv	gv 2147- fl 2205/2248- fvr 2304/2309- ftnn 2325/2335- flv 2346 (15390 koppelt).
N7	15990	fgsp-lk	fgsp 204- lk 235.
N67	15992	fgsp-lk	fgsp 1410- lk 1441.
N67	15994	fgsp-lk	fgsp 2010- lk 2041.
N67	15991	lk -fgsp	lk 1013- fgsp 1043 (koppelt met 15931).
N67	15993	lk -fgsp	lk 1613- fgsp 1643 (koppelt met 15933).
N6	15999	lk -fgsp	lk 2241- fgsp 2311 (koppelt met 15939).

N67	15921	fgsp-fn	fgsp 1111- flk 1131/1136- fsn 1147/1200- fcv 1215/1218- fn 1221.
N67	15923	fgsp-fn	fgsp 1713- flk 1733/1751- fsn 1800/1810- fn 1829.
N6	15925	fgsp-fn	fgsp 2013- flk 2033/2038- fsn 2047/2103- fn 2121.
N67	15292	fn -fgsp	fn 1254- fsn 1312/1322- flk 1331/1336- fgsp 1353.
N67	15294	fn -fgsp	fn 1852- fsn 1912/1922- flk 1931/1936- fgsp 1953.
N6	15296	fn -fgsp	fn 2152- fsn 012/022- flk 031/036- fgsp 053.



Kaart hiernaast
geeft het inzetgebied
weer van de autonome
poststellen.

(andere ritten verzekerd
met gewone stellen.)

AM REEKS 09			A. P. T.															GELDIG VANAF: 05.11.1984														
DIENST N67 (week)																											ONDERHOUD-WERKPLAATS : FSR					
uur																																
0			1																								2					
1			2																								3					
2			3																								4					
3			4																								5					
4			5																								6					
5			6																								7					
6			7																								8					
7			8																								9					
8			9																								10					
9			10																								11					
10			11																								12					
11			12																								13					
12			13																								14					
13			14																								15					
14			15																								16					
15			16																								17					
16			17																								18					
17			18																								19					
18			19																								20					
19			20																								21					
20			21																								22					
21			22																								23					
22			23																								24					
23			24																								wordt					
dienst																																
01			15390																								02					
flv			fbmz fgsp fsd fsd wet fsd fgsp fbmz flv fl flv fbmz fgsp fsd fgsp																													
02			15939 15349																								01					
fbmz flv			gwk fl flv fbmz fgsp fsd fgsp fbmz flv fl gv fl flv																													
03			15390 15990																								04					
flv			fbmz fgsp lk fgsp fbmz flv fhs flv fbmz fgsp lk fgsp																													
04			15939																								03					
fbmz flv			fhs flv fbmz fgsp lk fgsp fbmz flv fhs flv																													
05			15921 15292																								05					
fkr			fgsp fn fgsp fn fgsp fn fgsp fkr																													
06			15168																								06					
fbmz			flv lux mkm lux flv fbmz																													

In en rond de werkhuizen.

Opgave van het rollend materieel welke op datum van 10-11-1984 (afsluitdatum) in vertoef is in de verschillende werkplaatsen.

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

HLE	Grote revisie : 2326 Tussenrevisie : 1503, 1602 Herstellingen : 2225, 2510 Diversen	AM	Grote revisie : 266, 269, 673, 691 Tussenrevisie : 741, 743, 749, 826 Herstellingen : 311 (deel ABD) = beschikbaar Diversen : 167, 304, 305, 313, 350, 737, 382, 385 proeven
AR	Grote revisie : 4504 Tussenrevisie : ES 103 Herstellingen : AM type 35 (vierledig in wederopbouw= 150 jr spoor) Diversen		

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE	Grote revisie : nihil Tussenrevisie : 2007, 2024 Herstellingen : 2012, 2601 Diversen	HLR	Grote revisie : 7357, 7370, 7504, 8027, 8424, 8443, 9204, 7001 Tussenrevisie : nihil Herstellingen : nihil Diversen
HLD	Grote revisie : 5172, 6283, 6307, 5181, 5310 (+omb) Herstellingen : 6229, 5906 Diversen	AFBRAAK	5191, 5932, 6009, 6405, 7215

UITRITTEN.

Sinds de vorige afsluitdatum (31-07) en 10-11-84 zijn volgen de traktievoertuigen terug uit de werkplaats(en) gekomen :

HLE	(1) : 1601, 2321, 2329, 2330, 2372 (2) : 2002, 2019, 2310, 2347, 2352, 2021 (3) : 2609, 2625, 2626 (4) : 2006, 2214, 2226, 2317, 2507, 2551, 2552, 2555, 2605, 2619, 2621, 2636, 2709		
HLD	(1) : 5153, 5187, 5217 (ex-5318 omgeb.), 5938, 6279, 6287 (2) : 5519 (4) : 5127, 5129, 5185, 5214, 5316, 5523, 5524, 5542, 6059, 6276		
HLR	(1) : 7003, 7318, 7321, 7353, 7372, 7406, 7409, 8006, 8208, 8237, 8456, 8457 (4) : 8403, 8412, 8426, 8438, 8441		
AR	(1) : ex-4307 omgebouwd tot dienstwagen Bovenleidingen (ES) (4) : Draisine dienst Baan 710		
AM	(1) : 175, 182, 183, 208, 243, 257, 259, 263, 667, 668, 669, 670, 685, 686, 689, 714, 715, 719, 722, 723, 728 (2) : 055, 079, 527 (4) : 017, 031, 090, 227, 954 // 810, 817, 818, 822, 825, 827 (oranje/grijs)		
AFGEBROKEN	6103X, 6403, 5522, 5190 (FAZ) - 5402 (NK) - 6308 FHS) - 6239 (ATH)		

Verwijzingen(1)(2)(3)(4) zie PROV- Koerier 3-84 bij UITRITTEN. blz.71).

LEVERINGEN NIEUW TRAKTIEMATERIEEL.

HLE	R E E K S 21 :	2101, 2102 aan stelplaats Brussel Zuid (Vorst).
AM	R E E K S 84 :	tot 404 aan stelplaats Oostende.

NIEUWS UIT DE METROPOOL - M.I.V.A.:

Om 1985 te vieren als jaar van het Openbaar Vervoer, heeft Verkeerswezen alle maatschappijen voor openbaar vervoer een tariefsverhoging van ruim 6 % opgelegd. 't Is maar hoe U het bekijkt. Brussel blijkt het begrip "viereen" door te trekken tot bezuinigen en inkrimpen, overgoten met opslag! Arme, heel arme minister!

De Croo was tegen het afschaffen van het overstap-kaartje. De MIVA was er voor. Toch wist MIVA door te drukken, en m.i.v. 14.1.1985 is een gewoon kaartje ook voor overstappen geldig, mits dat gebeurt binnen het uur. Zelfs mag men dan meermaals overstappen, MAAR... terugrijden mag NIET. Dat was de voorwaarde van Verkeer(d)swezen. Als U nu in Hoboken een tram van lijn 2 neemt naar het Groenplein, dan mag U naar de post gaan, of elders! en binnen het uur overstappen op lijn 4, waarmee U mag terugrijden tot de Zwaantjes! Verder niet! Voor een minister is dat niet zo erg, die maakt gebruik van een ministeriële auto, en laat zich voeren waarheen hij wil, mits de kunde van zijn chauffeur en de gelden van U en mij, ook verder dan de Zwaantjes. En als U daar geen begrip voor heeft, zult U wel nooit Minister van Verkeerd-wezen worden! Jammer!

Om het jaar van het Openbaar Vervoer te vieren moest de MIVA beroep doen op tweedehandsbussen die slechts 15 jaar "jong" zijn. Beter echter een jonge bus dan géén, en ondertussen zien wij kris-kras Brusselse bussen door de Scheldestad rijden. Zij kregen echter de kleuren van de MIVA, en andere nummers. Die omnummering brengen wij U hieronder:

Oud: Nieuw: Plaatnr: Chassisnr: Bouwjaar

8442	428	AAZ 396	4472	1969
8443	429	AAZ 343	4473	1969
8444	430	AAZ 409	4474	1969
8445	437	AAZ 544	4475	1969
8446	439	5026 P	4476	1969
8447	442	3150 P	4477	1969
8448	444	BYA 832	4478	1969
8449	446	BYA 888	4479	1969
8451	448	5163 P	4481	1969
8454	449	AAZ 475	4484	1969
8455	452	3151 P	4485	1969
8456	454	AAZ 506	4486	1969
8457	456	ABA 114	4487	1969
8458	457	ABA 453	4488	1969
8459	459	ABA 033	4489	1969
8460	461	ABA 375	4490	1969
8462	466	ABA 407	4492	1969
8463	467	AAZ 583	4741	1970
8464	468	AAZ 389	4742	1970
8465	472	AAZ 471	4743	1970
8466	473	AAZ 925	4744	1970
8467	480	AAZ 758	4745	1970
8468	481	ABA 465	4746	1970
8469	482	ABA 305	4747	1970
8470	483	AAZ 958	4748	1970

Het materieel dat ter beschikking staat van de reizigers, begin 1985 is samengesteld uit 166 PCC-rijtuigen, verdeeld over de stelplaatsen Groenenhoek en Hoboken.

De nummers: 2000 - 2165.

De tramwagens bestaan uit de kreenkleurige rijtuigen met bruine banden en -nummers, en uit de in de nieuwe kleuren gestoken rijtuigen, die rood en grijs geschilderd zijn, met zwarte banden en witte nummers. Kreenkleurige rijtuigen zijn:

2017, 2018, 2071 en 2123. Verder de rijtuigen 2126 t/m 2165.

Rood geschilderde rijtuigen:

2000 t/m 2016; 2019 t/m 2057; 2061 t/m 2068; 2072 t/m 2120, 2122 en 2125.

Anderskleurige rijtuigen:

2121, Striptram, grijs met oranje band; 2124, reklametram LU, blauw met figuren;

Overige rijtuigen:

In CW zijn opgenomen:

2058, 2059 en 2060, voor hernieuwing en herschildering in het rood;

2069: hernieuwing en rode schildering;

2070: hernieuwing en herschildering tot reklametram Gazet Van Antwerpen; mag verwacht worden tijdens de zomer;

2071: staat in Groenenhoek, maar kan niet in dienst komen omdat de nieuwe Hasslertoe- stellen er niet zijn in aangebracht. Wordt eerlang hernieuwd en herschilderd, rood, of misschien reklametram;

2072: in Groenenhoek, rood, maar niet voorzien van Hassler-apparaten, en moet binnenkort voorzien worden van Schärffenbergkoppelingen.

Blijven voorlopig buiten dienst, maar zijn wel dienstvaardig: 2126 en 2146.

Deze rijtuigen zijn nog in de basiskleuren, maar voorzien van reklameteksten: 2126=Jawa-supermarkten, en 2146 = Oasis frisdranken. Deze rijtuigen worden wellicht eerlang eveneens rood geschilderd.

De 2126 en de 2146 kunnen echter in geval van noodzaak worden ingezet, wat af en toe ook wel gebeurt.

Tijdens de sneeuwperiode konden rijtuigen worden gezien op lijnen waarop zij anders niet voorkomen. Zo reden op lijn 12: 2030, 2035, 2039 en 2043. Op lijn 15 zagen wij: 2000, 2003, 2012, 2045, 2046 en 2047. Op lijn 3 verschenen 2065, 2143 en 2150. Ook de lijnen 2 en 4 kregen tussendoor (weer) Schärffenbergwagens. De 2126 is gezien op de lijnen 10 en 11, en ook de 2146 waagde zich op 17 jan.85 op lijn 24. De opsomming van deze afwijkingen is onvolledig, en kan worden aangevuld. De toestand van de PCC-rijtuigen is ons overgemaakt door Luc Roovers, die we daarvoor danken. Eveneens dank aan Stefan Justens, die zorgde voor de bus-hernummeringen.

Op 6 november 1984 maakte lijn 24 voor het laatst gebruik van de oude lus aan de Silsburg-begraafplaats, die sedert 25 oktober 1937 in gebruik was voor de lijn 20, en later 24. (1939).

Op woensdag 7 november '84 werd de nieuwe lus aan de Herentalsebaan-Boterlaarbaan in gebruik genomen. Deze lus is heel wat klantvriendelijker aangelegd dan de oude, alhoewel nog niet alle voorzieningen aangebracht zijn. Over dit gebeuren brengen wij een bijdrage in PROV-Koerier 1.85.

De tramaankondigers op de lijn 15 zijn in dienst tussen het Groenplein en Mortsel. Tussen Groenplein en Harmonie fungeren zij eveneens voor lijn 2, en tussen Harmonie en Mortsel eveneens voor lijn 7. Verdere uitrusting is in aanbouw tussen Harmonie en Hoboken voor lijn 2, waar lijn 4 wellicht zal van meegenieten op het gemeenschappelijk baanvak, zoals lijn 7 meegeniet van lijn 15.

Of er nog verder mee zal doorgedaan worden weten wij op dit ogenblik niet. Kranten die aanvankelijk hevig uitpakten met deze nieuwigheid, zetten zich nu af tegen de hoge kosten. Dat deze kosten zichzelf met de tijd vergoeden weet men wel, maar de lezer heeft liever kritisch voer, en dus... kappen maar jongens!

Minister De Croo was alvast voorstander van het systeem, anders had hij zijn zegen ervoor vast niet gegeven, maar de industrie zou er wel eens goed kunnen bij varen. Aangezien het systeem nu te zien én te bewonderen is, en belangstellenden kennis kunnen nemen van de nieuwigheid, zou het wel eens kunnen zijn dat de kous af is.

Ondertussen wacht MIVA nog steeds op een bestelling van 80 nieuwe bussen, en een reeks van 10 proto-types nieuwe trams. Brugge wacht ook, en de reizigers staan wat langer in de kou. Maar om het jaar van het openbaar vervoer te "vieren" mogen zij ook wel eens wat over hebben.

Overigens is PCC 2050 in normale dienst gekomen, en vindt men hem vaak op lijn 4. Kenners beweren dat dit rijtuig een waar snuffje is van doorgedreven techniek. Dat zal wel zijn, maar deze technieken toepassen op nieuwe, moderne en dubbelgelede rijtuigen zou logischer zijn. Misschien zouden wij er een "blauwe versnelling" kunnen opzetten. Waarom ook niet, als dat de enige manier is om er aan te geraken? Of heeft de MIVA het verkeerd bekeken, en hadden zij er misschien beter aan gedaan met de 2050 blauw te schilderen? Wie weet? Onderaan koningsblauw, met hemelsblauw tussen de ramen, en heel donkerblauwe banden. Wellicht ook nog goed voor de blauwe wimpel. En toch "vieren" wij het

jaar van het Openbaar Vervoer: De Croo or not De Croo: so wie so!

Of nog: Onvervaard? Herman Blauwbaard! De hele zaak is eigenlijk te droevig om er zich vrolijk over te maken, en dus kijken wij wat verder, want er gebeuren ook nog andere dingen in de metropool.

Op 2 december 1984 is een sporenverlegging in dienst genomen aan de Schijnpoort, waar de lijnen 3 en 12 gebruik van maken. Komende van het centrum is bij het onderdoorrijden van de spoorbrug een bocht aangelegd naar rechts, en rijden de trams op dubbelspoor vlak tegen het voetpad. De auto's rijden mee in beide richtingen over deze voorlopige toestand, wat ongetwijfeld niet ten goede komt aan de vlotte doorstroming van het verkeer. In evenredigheid echter valt het toch nog wel mee, en daar zorgen ongetwijfeld de verkeersagenten voor, die op de drukke uren, weer of geen weer, ter plaatse in de weer zijn om alles naar behoren te laten verlopen. Goed zo jongens, en bedankt vanwege de vele weggebruikers die dagelijks met deze moeilijkheden worden gekonfronteerd.

Voorbij het kruispunt van de Slachthuislaan buigen de sporen af naar de eigen bedding van deze lijnen, die er voordien al was. De werken houden verband met het bouwen van een nieuwe en ruimere spoorwegbrug, én de eronder lopende en eveneens in aanbouw zijnde pré-metrolijn naar Merksem en Deurne. Tijdens de winteraanval werden de werken stilgelegd, maar men hoopt niettemin tegen eind februari de toestand ter plaatse al te kunnen verruimen. In een volgende fase zullen de tramlijnen nogmaals verlegd worden. Tijdens het weekeinde van 2 dec.84 werden de tramlijnen 3 en 12 onderbroken aan de Schijnpoort. Lijn 12 kwam uit de Halenstraat, en reed via lijn 3 terug naar het Centrum. Lijn 3 reed via lijn 12 naar de Gemeentestraat. Aan de andere kant van de brug werd gereden door trams van lijn 3 tussen Merksem en het Sportpaleis, en door lijn 12 tussen Sportpaleis en Wim Saerensplein. Tussen beide onderbroken trameindpunten onderhielden bussen een pendeldienst, maar op maandagmorgen was de directe verbinding hersteld. Ook een pluim voor de noeste werkers, die wij tijdens het weekeinde aan het werk hebben gezien, en die de zondag moesten vergeten!

De meeste Brusselse bussen ziet men in dienst op lijn 1. De 428 is nog steeds geel, en rijdt als scholingsbus. Nochtans zagen wij haar in reizigersdienst op lijn 33 tijdens de sneeuwzaterdag 5 januari '85! Ab 446 is uitgerust met zwart-witte films, en meestal in dienst op lijn 1. Dat is eveneens het geval voor nog een andere bus, namelijk ab. 472.

NIEUWS UIT DE HOOFDSTAD: M.I.V.B.

Bij de MIVB is de laatste maanden heel wat veranderd wat betreft de lijnfilmen en hun kleuren. Wij komen daar graag bij een andere gelegenheid op terug, maar feit is dat lijn 18 een tijdje gereden heeft met rood-rood als film. Dat blijkt nu weer ongedaan te zijn gemaakt.

In 1985 zal het Brusselse net weer zes metrostations rijker worden.

22 mei: In Oudergem wordt het station Herman Debroux in dienst genomen, op de lijn 1 A. Voor de buslijnen 42, 51 en 71 zal dat gevolgen hebben, want de 71 zal worden beperkt tot Delta. De lijnen 42 en 51 zullen tot één lijn 42 worden gekoppeld, die gaat rijden tussen Kraainem en Ukkel-Kalevoet. De speciale studiedienst van de MIVB wil graag het station Blankendelle bouwen, bij het vroegere eindpunt van de lijnen 25 en 35, maar er is nog geen bouwtoelating gegeven.

10 mei: Lijn 1 A zal aan het andere uiteinde worden verlengd, en deze uitbreiding strekt zich uit over de stations Brugmann, Stuivenberg en Heizel. Deze uitbreiding wil men alleszins in dienst hebben tegen het geplande bezoek van Paus Paulus aan België.

22 juni: Metrolijn 1 B zal worden verlengd tot het station Veeweide. Hierbij worden geen bovengrondse lijnen gewijzigd.

Waarschijnlijk wordt op 19 augustus het station Louiza in dienst genomen. Tal van wijzigingen werden al vooropgesteld, maar het ziet er naar uit dat de lijnen 32 en 18 zullen afgeleid worden naar het Zuidstation, terwijl lijn 92 de 18 naar het Fort Jaco zal vervangen, en lijn 94 naar Bosvoorde zal worden geleid om daar lijn 32 te vervangen. De 23 zal de plaats van de 94 innemen in Boondaal. Ook op de buslijnen zijn aanpassingen te verwachten, waarop wij echter later terugkomen.

Bij een bezoek aan het Brusselse trammuseum, kwam een verantwoordelijke van het luxueuse hotel Grand Cypress in vervoering door het tramstel 1291 met bw.671. Dat ontlokte hem de idee om in Florida een tramlijn van ongeveer 10 km. aan te leggen ten behoeve van de hotelgasten, tussen het hotel en het daarbijhorende golfterrein. De MIVB had nog de rijtuigen 1513, 1608 en 1611, plus bijwagens 607 opzij staan voor Paraguay. Om een lang verhaal kort te maken, het resultaat is dat de rijtuigen in de huidige staat, maar met oorspronkelijke groene livrei en oude nummers 1069, 1048, 1245 en 2190 naar de V.S. gaan. De 1513 zal echter wel gelijk worden gemaakt aan

de 1608, kwestie van eenvormigheid. De luchtleidingen voor de remslurven van de 1513 worden verwijderd, om te voorkomen dat per ongeluk een bijwagen zou gekoppeld worden, waarvoor de motoren van dit rijtuig niet sterk genoeg zijn. Tussen 26 maart en 24 april 1984 werden de aanpassingen uitgevoerd. De rijtuigen werden in december 1984 langs de weg naar de Antwerpse haven gebracht voor verscheeping naar Amerika.

Deze berichten zijn overgenomen uit Tram 2000.

NIEUWS UIT DE ARTEVELDESTAD: M.I.V.G:

Het nieuwe traject van lijn 1, waarbij de hinderende rondrit langs de Palinghuizen vervalst, is in dienst gekomen op 1 sept.1984. Er is een doorsteek tot stand gekomen vanaf de De Smetbrug rechtstreeks naar de Ferrerlaan.

Op 21 september heeft de minister van Verkeerswezen officieel de Veldstraat als voetgangersgebied ingehuldigd. De trams van de lijnen 1, 11 en 12 rijden evenwel door deze straat in de richting van het ST-Pietersstation. Deze ingreep, die al jarenlang broodnodig was, is er dan eindelijk toch gekomen, na eindeloze en oeverloze besprekingen tussen allerlei afgevaardigden van de neringdoeners en het stadsbestuur.

Zoals wij reeds meldde is het lijnpatroon van de MIVG-tramlijnen met ingang van 1 juli 1984 gevoelig gewijzigd.

Lijn 1, rood, rijdt tussen Wondelgem-Industrie weg en het St-Pietersstation.

Lijn 11 rijdt tussen het St-Pietersstation en het Van Beverenplein-Poperingestraat. De 11 heeft een rood nummerveld met wit nummer, en de bovenste bestemming staat wit op rode ondergrond, terwijl de onderste bestemming rood op wit staat.

Lijn 12, St-Pietersstation - Korenmarkt; Lijnnummer is wit op rood veld, en de beide bestemmingen zijn rood op witte ondergrond. De 12 vervangt de vroegere doorstreepte lijn 4.

Lijn 4, blauwe film met wit lijnnummer en witte teksten, rijdt tussen de Muidebrug en Moskou.

Lijn 41, een eigenlijke doorstreepte 4, heeft een blauw lijnnummerveld met wit lijnnummer. De teksten staan blauw op witte ondergrond. Zij rijdt tussen de Korenmarkt en het Ledebergplein.

Lijn 21 bleef onveranderd: St-Pietersstation-Arsenaal, maar kreeg een okerkleurige film met witte inschriften, terwijl lijn 22 een okerkleurig lijnnummerveld kreeg met wit lijnnummer. St-Pietersstation staat wit op okerkleurige ondergrond. De onderste bestemming: Gentbrugge Centrum

is oker op witte ondergrond, zoals lijn 11.

Lijn 10 tenslotte bleef groen met witte lijnaanduiding en witte teksten.

De afschaffing van lijn 10 is al lang niet meer zo zeker als ze zich een tijd geleden aandiende. Men sleutelt aan een verlenging. Dat is maar pure logika, vermits de rechtstreekse verbinding van de volkrijke Muidebrugwijk met het St-Pietersstation door de verlegging van lijn 4 naar Moskou nu verbroken is. Via lijn 10 bestaat die verbinding nog wel, en dat heeft lijn 10 zeker geen windeieren gebracht!

AACHEN. TIEN JAAR ZONDER TRAM.

vervolg van pagina 80.

de liefhebber één der meest interessante tramsteden geweest: door tweedehandsaankoop van een groot aantal bedrijven plus eigen types van Talbot-wagens en de wagenmoderniseren beschikte men er over een enorme verscheidenheid van trams, waarvan er na de stopzetting nog vele, nogmaals werden doorverkocht. Daarover zullen wij in de toekomst wel een apart artikel schrijven, rekening houdend met de overgangen naar onze NMVB en terug.

BOEKBESPREKING.

Traditiegetrouw zorgde uitgeverij DE ALK-Alkmaar aan het einde van het jaar voor het uitbrengen van TRAMS 85, van Gerard Stoer. Het werk meet 13 x 18 cm, en is voorzien van een veelkleurige geplastificeerde kaft. Over 160 pagina's voert de auteur ons mee door Europese tramsteden, hun reilen en zeilen in het afgelopen jaar, en met een blik op de toekomst. De inhoud loopt over de volgende hoofdstukken: Nederland, België, Duitse Bondsrepubliek, met onderverdeling over Noord- Midden- en Zuid-Duitsland. Verder, Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk, Italië, Spanje en Portugal, Groot-Brittannië, Noorwegen, Zweden, Finland, Zuid-Amerika, en ten slotte een hoofdstuk Museumactiviteiten. Vanzelfsprekend komen de Nederlandse tramsteden goed aan bod, maar daar is ook heel wat over te vertellen. België is eveneens vrij uitgebreid, en de teksten zijn deze maal erg aanvaardbaar. Een schoonheidsfoutje evenwel komt voor in het bestendigen van lijn 12 naar het Schoonselhof, waar foutief Silsburg is gemeld. Wat Gent betreft staat er evenwel een blunder van formaat in, want de verlenging van lijn 1 naar Wondelgem zou zwak blijken. Niets is minder waar, integendeel!

Vooraf tijdens de spitsuren in de ochtend, kan het vervoer zelfs moeilijk verwerkt worden, en dagelijks komt het voor dat de rijtuigen al aan de Roodborstjesstraat nokvol zitten, en reizigers een volgende tram moeten afwachten! De fietsenstalling aan het eindpunt van de lijn in Wondelgem werd noodzakelijk verdubbeld, zodat nu ruim 80 fietsen onderdak vinden, en alles is bezet. Dat duidt toch niet op een onderbezetting van de trams. De lijn loopt weliswaar niet DOOR dichtbevolkte wijken, maar er vlak naast, en dat heeft vast voordelen! Afgezien daarvan, een lezenswaardig werk, dat wij erg aanbevelen, want het brengt veel nieuws in steeds ruimere omvang, rijk met goed fotowerk geïllustreerd. Prijs: 270fr.

Dezelfde uitgeverij bracht weer het boekje "SPOORWEGEN 85" uit, dat ons evenals het vorige werk, een overzicht geeft over wat er zich in Europa afspeelde in 1984, maar dan op spoorweggebied. Zoals gebruikelijk van de hand van Gerrit Nieuwenhuis. Ook hier een kleurvolle geïllustreerde en geplastificeerde kaft, en zelfde formaat als het hoger besproken werk van Stoer.

In 120 pagina's doortrekken wij ongeveer dezelfde kontreien als in het vorige werk, en de konkrete visie van Nieuwenhuis waarborgt een aangename lectuur. Wat België betreft, wordt er aandacht besteed aan het tot stand komen van het intercity-net, en de daaruit voortvloeiende materiële swisselingen. Voor Frankrijk kon natuurlijk niet worden voorbijgegaan aan de TGV. De foto's van goede kwaliteit, verhogen aanzienlijk de aantrekkelijkheid van het werk, dat wij alleen maar kunnen aanbevelen.

De prijs: 240 fr.

Beide werken zijn te verkrijgen in het Trefpunt PROV, en vanaf Pasen eveneens in het Antwerps Tram- en Busmuseum te Edegem.

RAILPLANNEN VOOR MODELSPoordERS is een werk van Henk van Willigenburg, uitgebracht door De Alk, en omvat 40 uitgewerkte ontwerpen in HO, N en Z. In ruim 100 pagina's worden modelbouwplannen ontplooid voor beginnende en gevorderde modelbouwers. Hun problemen worden onder de loupe genomen, en een helpend woord met verklarende werkwijze leidt hen op de eerste veilige baan tot zelfverwezenlijking van hun droommodelbaan.

Het formaat is 17 x 24 cm, en ook hier is ruim aandacht geschonken aan goede illustraties, die een stimulans tot doorzetten zijn. Schetsen en verklarende tekeningen zijn een waardevolle hulp, in dit werk dat geen enkel beginnend modelbouwer voorbij mag gaan. De prijs is 29,50 gulden. PROV heeft voor U een eksemplaar ter inzage, en wij willen het U graag bezorgen, maar komt U eerst zelf eens kijken in het Trefpunt PROV!

Vervolg van pagina 74.

BIJDRAGEN PROV-KOERIER 1985.

Vele lezers hebben ons al opgebeld om te vragen hoeveel ze dienden te betalen voor 1985. Wij zijn hun erkentelijk, want dat duidt op een frisse belangstelling, en juist deze belangstelling is voor ons een nodige en gewaardeerde steun. Soms zegt men wel eens dat we het doen omdat we het niet laten kunnen. Voor een gedeelte zal dat wel waar zijn, maar het uitgeven van een tijdschrift heeft alleen maar zin als er belangstelling voor bestaat. Van onze kant stellen wij alles in het werk om goede lectuur te brengen, al zijn wij er ons van bewust dat het uiterst moeilijk is om iedereen tevreden te stellen. Bedankt zijn in ieder geval diegenen die ons bestendig aansporen om er mee door te gaan, en die ook uiting geven over hun tevredenheid. Van onze kant hebben wij er geen enkel financieel voordeel bij, integendeel. Dat is overigens ook de bedoeling niet, maar ook dat mag gezegd worden. In dit nummer vindt U dus een uitnodiging tot betalen van uw bijdrage om PROV-Koerier te ontvangen tot einde 1985, en voor de PROV-Kalender 1986. Mogen wij U vriendelijk verzoeken vlug uw bijdrage te voltrekken, onze penningmeester zal er gelukkig mee zijn, en het ganse bestuur overigens, want aanslepende betalingen vergen veel aandacht, en zoals dat wel meer gebeurt zijn er toch altijd een aantal abonnees die wat achterblijven. Steekt U ook hier eens een handje toe? Wie al betaald heeft mag natuurlijk dit verzoek terzijde leggen. In alle omslagen is eenzelfde betalingsopdracht bijgevoegd. In het buitenland zijn die niet te gebruiken, maar onze buitenlandse lezers weten dat wel. In Nederland kan men het bedrag van 26 gulden overmaken op postrekening 1107397 t.n.v. RaBo-bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten gunste van rekening 1405-62648 van PROV-Antwerpen. Mocht U onverhoeds toch ergens twijfels hebben, aarzel dan niet om ons te schrijven. Wij staan altijd voor U klaar. Enkele lezers die toegetreden zijn in de loop van het jaar hebben nog niet alle tijdschriften ontvangen. Die zijn bijgevoegd aan dit blad. Mochten er nog nummers ontbreken bel of schrijf dan even naar de voorzitter! En nu...Hop naar de post!

OUDE NUMMERS VAN PROV-KOERIER.

De reeds verschenen nummers van PROV-Koerier zijn nog leverbaar mits de volgende beperkingen. Van het nr 2.83 zijn nog slechts een tiental nummers beschikbaar, terwijl het nummer 1.83 geheel is uitgeput. Juist dat eerste nummer wordt vaak gevraagd, en

daarom denken wij er aan om van het nr.1.83 een aantal fotokopies te gaan maken. Wat de teksten betreft is dat geen probleem, maar de foto's zullen kwalitatief minder zijn. Toch zullen velen graag op die manier de gemiste teksten aanvullen. Mocht U tot deze lezers behoren, wilt U ons dan een briefje sturen? Wij krijgen dan een idee van het aantal te produceren kopieën. Via het blad houden wij U verder op de hoogte, en eenmaal klaar zullen wij meteen de verlangde exemplaren verzenden. Doen!

PROV - VERGADERINGEN.

De vergaderingen van de PROV-Vriendenkring gaan door op de vierde vrijdag van elke maand, om 20 uur in het BLAZOEN, Osystraat, 5, 2008-Antwerpen, op de eerste verdieping. Deze vrijdagen zijn als volgt te situeren: 22 februari, 22 maart, 26 april, 24 mei; 28 juni. Geen vergadering in juli; 23 augustus; 27 september, 25 oktober, 22 november, en 27 december.

Op 22 februari brengt de voorzitter een dia-programma met Belgische trams in de kijker. Op 22 maart brengt dhr E. Keutgens filmhistorie over tram én spoorwegen in België, te situeren in de jaren '50 en '60. Het Blazoen biedt ons een gezellige en goed verwarmde zaal aan. U is welkom!

PROV BEZOCHT HENEGOUWEN.

Op zaterdag 29 september 1984 boden 30 personen zich aan voor een rondrit door Henegouwen, met een bezoek aan stp. Jumet, de ASVi-museumlijn, en stp. Anderlues. De N.M.V.B. zond een controleur naar Charleroi-Zuid, waar wij alle inlichtingen en reisdokumenten ontvingen. De eerste tocht met de NMVB gebeurde naar stp. Jumet, waar wij vrijelijk konden rondkijken naar de in verbouwing zijnde rijtuigen, en de uitbreiding van de stelplaats. Met de tram ging het verder naar Courcelles. Hier wachtte de aansluitende tram onder het toeziende oog van de controleur. Verder ging het dan naar Mariemont, waar nogmaals werd overgestapt op een tram naar Anderlues. Hier nam de ASVi tram 9888.92 ons over, voor een rondrit op de vroegere lijn 92. Lobbes was de eerste stop, waar wij afgesproken waren en waar lekker eten ons wachtte. Dan verder naar Thuin. Op de terugrit wachtte ons nog een bezoek aan stp. Anderlues, waar alle deuren voor ons open stonden. Oud en nieuw materieel werd bezocht en op de gevoelige plaat gelegd. Met modern materieel werd de terugrit naar Charleroi aangevat, zodat wij alle aspecten van het Henegouwse net onder ogen hadden gekregen! Per trein terug naar huis, en een belevenis was weer voorbij; een fijne belevenis. Zoals steeds hadden de afwezigen ongelijk! Vatbaar voor herhaling? Zeer zeker. Groetjes, Daag!

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Honderd jaar Buurtspoorweg: GESCHIEDENIS VAN DE KUSTLIJN. (I)

Tien jaar geleden: DE LAATSTE TRAM IN AACHEN.

NUMMERING VAN HET SPOORWEG-MATERIEEL IN BELGIE. (II)

Aktueel Spoorwegnieuws NMBS en Trambesprekingen MIVA - MIVB - MIVG.

Boekbesprekingen.

VRIENDENKRING PROV.



Foto slotpagina: Toen Aachen nog een gezellige tramstad was, was er nog plaats voor de tram aan de Elisenbrunnen. De auto's gebruiken een rijweg die normale snelheden toelaat voor stadsverkeer. Men heeft niet kunnen wachten tot de tram helemaal verdwenen was om hier een meervaksbaan aan te leggen voor sneller en meer autoverkeer dwars door het hart van een stad. Wat een verbetering van het leefmilieu! Foto Dobson, augustus 1961.