

proV koerier

2-85



VERENIGINGSBLAD VAN DE vzw. PRO OPENBAAR VERVOER - ProV.
Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever: Roger BASTAENS.
Baggenstraat 6
B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09 van:
ProV - Baggenstraat 6, 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-Bank Ossendrecht 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: Nieuwste lichtingskraan ABT-Gottwald. Foto: Jan Mahieu.
Lier, 21 april 1985.

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

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

VERTRAGING VAN DE PROV-KOERIER.

Wegens langdurige ziekte van de voorzitter die het blad samenstelt, ontstond een sterke vertraging bij het verschijnen van het blad. Toen daaraan verholpen was, was de drukkerij overstelpt met werk, zodat niet meteen kon begonnen worden aan de opdracht. Dat leidde tot een zeer gevoelige vertraging in de produktie en het verzenden van het blad. Hiervoor bieden wij U onze verontschuldiging aan. Onze lezers merken meteen dat zij vandaag twee nummers van ons tijdschrift toegezonden krijgen, waardoor de vertraging meteen ongedaan is gemaakt. Wij danken U voor uw begrip, maar er zijn nu eenmaal toestanden waaraan niet zonder meer verholpen kan worden. Tenslotte moet al het werk in vrije tijd gebeuren, iets waaraan wel aandacht besteed moet worden. Mocht U zich verontrust gevoelen wanneer een blad U te laat bereikt, kunt U altijd de voorzitter daarover bellen. Dat hebben overigens velen van U nu ook gedaan. Het is nl. zo dat het overmaken van een bericht aan onze abonnees zodanig hoog in de kosten loopt dat zulks eigenlijk niet verantwoord is. Voor de rest doen wij gewoon voort!

TREFFPUNT PROV.

Ons treffpunt is tijdens de maanden juni, juli en augustus gesloten. De kleine verkoop gaat evenwel verder in het Antwerps tram- en Busmuseum te Edegem.

UITSTAPPEN IN 1985.

Tijdens dit jubileumjaar van NMBS en NMVB is er zoveel te zien en te beleven, dat wij het niet verantwoord achten nogmaals bijkomende activiteiten op het getouw te zetten. Volgend jaar starten wij opnieuw. In het eerste nummer van dit jaar vindt U trouwens een samengevatte lijst van de verschillende manifestaties, en wij hopen dat U uw gading ruimschoots kunt vinden in het aangeboden feestmenu 1985.

BIJDRAGEN PROV-KOERIER 1985.

Het overgrote deel van onze abonnees heeft zich in regel gesteld met de bijdragen over 1985. Mocht U dat alsnog niet gedaan hebben, dan vragen wij U dat nu meteen te willen doen. Er worden verder geen herinneringen gezonden. Nu doen!

PROV - VERGADERINGEN.

Tijdens de maand juli is er geen vergadering in Antwerpen. De vierde vrijdag van augustus is er een vrije bijeenkomst, waarop iedereen zijn meegebrachte dia's kan voorstellen en van de nodige kommentaar voorzien. In september starten dan weer de maandelijkse geleide vergaderingen op de vierde vrijdag, en zoals steeds in Het Blazoen, Osystraat, 5, te Antwerpen-centrum. Onze gezellige zaal is weer zoals voorheen, elke vergadering nokvol gevuld. Fijn zo!

ANTWERPS TRAM- EN BUSMUSEUM - EDEGEM.

Tijdens de normale openingsdagen van het museum kunnen de bezoekers kennis maken met een uitgebreide tentoonstelling over de eeuwelingen, de NMVB. Getracht werd in hoofdzaak de NMVB-Antwerpen in de kijker te brengen, en een waaijer van foto's en voorwerpen kunt U aantreffen in het aangename kader van wat het museum op enkele jaren tijd geworden is. Wij kunnen niet genoeg aandringen tot het brengen van een bezoek aan deze tentoonstelling. Dat is overigens ook het geval voor het Openluchtmuseum van Bokrijk, waar een gelijkaardige tentoonstelling loopt, maar dan over de provincie Limburg. Daar is tevens een stand van materieel NMVB vroeger en nu te bewonderen! De geplande opening met stoomtramrit van de tentoonstelling in Oostende, die oorspronkelijk gepland was voor 15 juli, is verschoven naar 16 juli, wegens het feit dat de Koning en de Koningin, die de tentoonstelling zullen openen en bezoeken, weerhouden zijn in Japan op 15 juli. Het lijkt niet de minste twijfel of dat wordt een hoogtepunt!

HONDERD JAAR BUURTSPORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

TOELICHTING.

In onze vorige aflevering schreven wij op blz.5, onderaan de eerste kolom, dat op 1 oktober 1908, het tramtrajekt Blankenberge - Heist werd ingereden op de oude spoorwegbedding. Dat is geheel juist, maar een korte toelichting is hierbij op zijn plaats. Het is nl.zo, dat de spoorlijn Blankenberge-Heist nog veel langer bestaan heeft, maar in 1906 heeft die lijn een trajektsverandering gekend. Op het verlaten trajekt werd grootendeels de trambaan aangelegd. Mocht iemand van U daar wat meer klaarheid in kunnen brengen, dan graag enkele woordjes aan de redaktie! In het NMVB-jaarverslag 1908, blz. 24 lezen wij daar over (vertaling) :

" De op 25 maart 1908 gevraagde konsessie is nog niet toegestaan. De lijn, voorheen door de Spoorwegen uitgebaat, wordt nu door ons bediend ten voorlopige titel, bij middel van een derde rail."

Op blz. 43 van datzelfde verslag lezen wij: (vertaling)

Elektrische traktie.

7°- Elektrische lijnen van de Kust.

De werken tot installering van de bovenleiding: Voedingskabels en onderstations zijn in uitvoering. Buiten de lijn Oostende-Westende, zullen de lijnen Oostende-Blankenberge, de stadslijnen van Oostende, en de lijn Oostende-Vuurtoren elektrisch worden uitgebaat vanaf mei aanstaande.

Het jaarverslag van 1909 vermeldt dat de lijn Oostende-Blankenberge met 9,1 km verlengd wordt tot Heist. Op blz. 23 van datzelfde jaarverslag vinden wij dat de lijn is uitgebaat met een derde spoor, aangebracht in de sporen van de voormalige spoorlijn van de Belgische spoorwegen. Nu blijkt wel dat de direkte spoorweglijn Brugge-Heist, 16 km, in 1906 tot stand kwam, bij welke gelegenheid er een keerdriehoek kwam, even ten zuiden van Blankenberge. Daardoor ontstond de mogelijkheid van rechtstreekse treinen van Brugge naar Blankenberge (die er al was), of van Brugge naar Heist zonder in Blankenberge binnen te moeten rijden (nieuw). De verbinding van Blankenberge naar Heist bleef bestaan via de aangelegde driehoek. We wilden graag weten wanneer de verbinding Blankenberge

- Heist geschorst werd. In het treinboek van 1932 komt ze alleszins nog voor. De spoorlijn Brugge-Heist werd tot knokke verlengd op 20 juni 1920.

DE EERSTE WERELDOORLOG.

Op 3 augustus 1914 schond Duitsland de neutraliteit en begon voor ons land de eerste vierjarige nachtmerrie. Het verhaal van de gebeurtenissen gaan we hier nog niet eens overdoen, maar we staan even stil bij de gevolgen en de narigheden die deze gebeurtenissen met zich hebben gebracht voor de uitbating van de tramlijnen in West-Vlaanderen, vooral dan de lijnen om en bij de kust. Door de sluizen op De IJzer te vernielen, stroomde het land onder water, en stagneerde de strijd in de Westhoek. Vier jaar strijd ter plaatse, met beschieting, troepenbewegingen en overstromingen konden niet anders dan de algehele ontwrichting van het lijnennet met zich brengen. Buurtlijnen werden opgebroken, verlegd, en zelfs nieuwe aangelegd ten behoeve van de legeroverheid. Het materieel verspreidde zich naargelang de dienstbaarheden het vereisten, en zo konden rijtuigen van de elektrische diensten tot ver achter de legerlinies worden aangetroffen, op plaatsen waar nooit elektrische trams hadden gereden, en waar ze ook later niet zouden komen. Na vier jaar vijandelijkheden waren de volgende lijnen geheel opgebroken: Mariakerke - Middelkerke en Middelkerke-Nieuwpoort van de dorpenlijn, en van de duinenlijn de sekties Mariakerke-Zeebad - Westende-Zeebad en Zeebrugge-Heist sluizen. In de opsomming van de opgebroken lijnen en hun heraanleg beperken wij ons hier tot deze lijnen die betrekking hebben op de uitbating van het gebied langs de Vlaamse Kust. Na de vijandelijkheden werd met man en macht gewerkt aan het herstel van de tramverbindingen, en reeds op 4 dec.1918 kon opnieuw gereden worden tussen Veurne en De Panne. De lijn Oostende-Bredene-De Haan-Blankenberge kon op 19.1.1919 opnieuw door stoomtrams worden bereden, terwijl



foto 1:

Een NMVB-stoomtram in De Panne? Let op de sporen-situatie, en bemerk het smalspoor van de lijn naar Adinkerke, waarover wij in onze vorige uitgave gesproken hebben. Deze opname dateert van omstreeks de jaren 1920, en stamt uit het archief van Ludo Bosschaart.

foto 2:

Eveneens uit het archief van Ludo Bosschaart vindt U hier een afbeelding van de lijn Veurne-De Panne aan de Nieuwpoortbrug in Veurne. Op de achtergrond ziet U een stoomtram, en op de brug bemerkt U het enkelspoor dat er tot na W.O.II is gebleven. Na herstelling van de oorlogsschade 1940-45 is er op deze brug een dubbelspoor gekomen, waarvan de lidtekens vandaag nog waarneembaar zijn.

foto 3:

Een mooie opname van de lijn van Koksijde-dorp naar De Panne, via St Idesbald. Tot 1925-1926 zou hier over enkelspoor worden gereden. Wij schatten deze opname omstreeks 1922. Archief L.Bosschaart.

foto 4:

In den beginne werd op de kustlijn links gereden, ook de elektrische lijn Oostende-Middelkerke kende dit verschijnsel nog een tijdlang. Uit het archief van Ludo Bosschaart zien wij hier een opname van dat linksverkeer op de stoomtranlijn van Oostende naar Blankenberge in het station van Wenduine, omstreeks 1900.

dat weer elektrisch kon in april 1919. Blankenberge - Zeebrugge werd weer met stoom bediend vanaf 2 feb.1919, en elektrische trams reden er weer vanaf 15 juni 1919. Oostende - Mariakerke-dorp kwam weer in dienst op 24 feb.1919, gevolgd door Mariakerke dorp - Middelkerke-dorp(dus de dorpenlijn!) op 8 maart 1919. Knokke - Heist hervatte de diensten op 10 maart 1919, gevolgd door de elektrische diensten op 29 juni 1919. Verder in 1919 volgden dan nog: Middelkerke-dorp - Middelkerke-krokodil, op 10 mei; Middelkerke-krokodil - Westende-dorp op 28 mei; Zeebrugge - Heist-sluizen op 15 juni; Westende-dorp - Lombardsijde, van de dorpenlijn op 21 juni; Heist-sluizen Heist-station op 29 juni; Knokke-station - Knokke-zeebad op 29 juni eveneens; Lombard-sijde - Nieuwpoort-Palingbrug op 26 juli; Op 23 augustus volgde de stoomlijn Nieuwpoort-Palingbrug - Oostduinkerke-dorp - Koksijde-dorp - Veurne. In 1920 werden weer voor het publiek opengesteld, de volgende lijnen: Oostende - Middelkerke-bad, op 20 juli; Middelkerke-Bad - Westende-Bad op dezelfde dag, en tenslotte op 1 oktober: Koksijde-dorp - Koksijde-Bad - De Panne. Het baanvak Westkapelle - Sluis werd weer in dienst genomen op 1 januari 1921, en tenslotte volgde op 10 sept.1922 het sluitstuk Nieuwpoort-stad - Nieuwpoort-Bad - Oostduinkerke-dorp. Zoals mag blijken uit de voorgaande opsomming, nam de NMVB de herstelling energiek ter hand, en op vrij korte tijd was het leed geleden en de wonden gelikt. Niet zo vlug als het hier beschreven staat, maar alle omstandigheden in acht genomen, maakte men zich vlug uit de narigheden los. Vlug kwam de tijd dat men ging denken aan modernisering en aanpassing van het net. Voor wat de kustlijn betreft, kon men weer een oud plan van de burgemeester van Oostduinkerke ter hand nemen, nl. de rechttrekking van de lijn van Nieuwpoort-Bad - Oostduinkerke-Bad - Koksijde-Bad! Hier wordt aangetoond dat wat die meneer te zijner tijd naar voren had gebracht, helemaal niet zo gek bleek te zijn. Inderdaad, 25 jaar na zijn voorstel werd het terug ter tafel gebracht, en in uitvoering gesteld. De ontworpen uitbreiding was uit te voeren op dubbelspoor, en het bestaande enkelspoor van Koksijde-Bad naar De Panne zal hierbij eveneens verdubbeld worden. Tevens voorzag men een uitbreiding van de lijn van De Panne naar de Franse grens, waar zou worden aangesloten op het tramnet van Duinkerke. Dit laatste voornemen is echter nimmer werkelijkheid geworden. Het nieuwe baanvak van Nieuwpoort-Bad naar Koksijde-Bad via Oostduinkerke-bad, werd met stoomtrams in dienst genomen op 11 juli 1926. De lijn van Koksijde-Bad naar De Panne was toen eveneens dubbelsporig geworden. De verbinding van Nieuwpoort-Bad naar

Groenendijk was toen eigenlijk overbodig geworden. Wanneer ze is opgebroken is mij niet bekend, maar dat is wel omstreeks die tijd te situeren. Door het tot stand komen van die laatste stoomverbinding, en dat is toch wel belangrijk, ontstond de kustlijn onder de vorm die wij vandaag nog kennen, enkele kleine veranderingen niet te na gesproken. Hiermede was de eigenlijke geschiedenis van de stoomtram aan de kust wel geschreven, al dient gezegd dat op dat ogenblik de elektrische traktie al jarenlang een feit was op grote stukken van de kustlijn, een feit waarop wij uitgebreid terug komen. Enkele feiten uit de tijd van de stoomtram mogen echter best aan de vergetelheid worden ontrukkt, en daarom hier nog enkele wetenswaardigheden. Voor het bestaan van de rechtstreekse lijn tussen Nieuwpoort-Bad en Koksijde - Bad over Oostduinkerke-Bad, was Koksijde-dorp een belangrijk knooppunt op de lijnen Veurne-Nieuwpoort en Koksijde-dorp - Koksijde - Bad-St-Idesbald - De Panne. Er was echter geen vaste regel i.v.m. de aansluitingen in de verschillende verbindingen. Het gebeurde dat een stoomtram uit Oostende, met Veurne als bestemming, geen aansluiting gaf naar De Panne, of omgekeerd. Ook de opeenvolging van de verbindingen was geheel willekeurig. Een tram naar De Panne werd niet noodzakelijk gevolgd door een tram naar Veurne of omgekeerd! In Koksijde - dorp was er toen géén driehoek: er was wel een lijn van Oostende naar Veurne, waarvan in Koksijde-dorp een aftakking begon naar De Panne. Van Veurne naar De Panne was er geen direkte mogelijkheid in Koksijde-dorp en daar was ook geen eigenlijke behoefte aan, omdat er al een veel vluigere verbinding bestond van Veurne naar De Panne, rechtstreeks. Die driehoek is er echter later, met de elektrische diensten, wél gekomen. Op de stoomlijn van Koksijde-dorp naar De Panne waren er enkele trams die reden tot De Panne-dijk, vanwaar ze terugkeerden zonder te zijn doorgereden naar de stelplaats. De huidige Albert-I laan in Nieuwpoort - Bad heette in die tijd "Voie Auguste". De straat verderop heet nu nog Elisa-laan, en Frans-laan, en Victor-laan!

Een speciale belevenis in de jaren twintig en dertig, was de markt in Middelburg.(NL) Er reden dan op donderdag rechtstreekse stoomtrams van Oostende naar Breskens. Hier werd overgestapt op de boot naar Vlissingen, waar een aansluitende trein de gasten opwachtte om hen verder naar Middelburg te brengen. Deze uitstap stond op het programma van vrijwel alle badgasten, en was een eigentijdse belevenis waarvan niet werd afgeweken. Op de terugweg reed dezelfde stoomtram met zijn gasten aan boord weer naar Oostende. Er werd met stoom gereden, ondanks de elektrische diensten, die toen al vele jaren bestonden!



Foto 1:

Op de spoorwegbrug in Oostende zien wij een stoomtram van de lijn Blankenberge-Oostende in linksverkeer op de toen nog met beelden bekroonde spoorwegbrug van de De Smet de Naeyerbrug van Oostende. Archieven Eigen Baan.

Foto 2:

En nog een fraaie opname van de stoomtram in het station Wenduine, eveneens in linksverkeer. De tram rijdt naar Oostende en komt uit Blankenberge, omstreeks 1900. Archieven Eigen Baan.

Foto 3:

Een opname uit het archief van Ludo Bosschaart toont ons Koksijde-dorp met de tram van Veurne naar Oostende. Deze toestand is vandaag nog te herkennen, zij het dan dat er van de NMVB niets meer terug te vinden is op deze plaats, tenzij met wat geluk een bus van lijn 23. De opname dateert van omstreeks 1925.

Foto 4:

De eerste wereldoorlog sloeg hard toe op het net van de kustlijn, en het materieel was over het ganse grondgebied verspreid. De afgebeelde foto toont ons Belgische soldaten die een bijwagen van de elektrische dienst in gebruik hebben genomen als wachthuisje. 1914-1918. Archieven Eigen Baan.

ER WAS EENS

UIT HET BESTAAN VAN LIJN 24 - M.I.V.A.

EEN ONGEWILDE EN ONVERDIENDE GESCHIEDENIS MAAR TOCH POSITIEF...

ROGER BASTAENS.

Over het voortbestaan van de stadstram in Antwerpen heeft lange tijd onzekerheid bestaan in de jaren vijftig en zestig. Nauwelijks twintig jaar geleden werd lijn 1 -voorlopig- afgeschaft. Dat gebeurde op 14 juni 1965, en daarmee reed de oudste elektrische tramlijn van Antwerpen de geschiedenis in... Niet lang voordien was lijn 16 omgezet in autobuslijn, nl. op 31 jan. 1964. De verdwijning van lijn 1 had eigenlijk een tijdelijk karakter, maar na het doortrekken op 1 okt. 1955 van buslijn 31 naar het Centraalstation, en het verdwijnen van het Zuidstation, wat de verdwijning van de eindpuntlus met zich had gebracht, was het vervoer op lijn 1 zodanig afgenomen dat de terugkeer van de tramlijn eigenlijk zinloos was geworden, tenminste onder haar vroegere vorm. Ze reed nergens meer heen, en ze kwam van nergens meer... Het instellen van een busdienst op lijn 16 schreef men toe aan het ontbreken van een eindpuntlus aan de luchthaven, en de onmogelijkheid(!) om die aan te leggen. Onwil bij verschillende instanties zal wel veel dichter bij de werkelijkheid liggen, maar zo geschiedde... Door de afwezigheid van een keerlus aan de luchthaven konden geen PCC's worden ingezet en moest men zijn heil zoeken in omschakeling op busuitbating, een maatregel die velen nu nog betreuren, maar die evenwel moeilijk ongedaan zal kunnen worden gemaakt. Beide omschakelingen sloten eigenlijk een lange verbussingswoede af, die begonnen was op 14 okt. 1952 met lijn 13, en die eindigde in 1965 met lijn 1. Daartussen verdwenen de tramlijnen 9, 23, 5, 17, 18 en 16. Tot dan toe was de laatste tramuitbreiding er gekomen op 18 dec. 1944, tussen de Frans de l'Arbreiaan en de Groenendaallaan, onder vorm van lijn 23. Samengevat kan men zeggen dat vlak na de 2^e wereldoorlog in België, er een korte uitbreiding kwam, die acht jaar later overging in een ernstige aftakeling. Zou men er mee doorgaan? Hardnekkige geruchten bleven bestaan over de verbussing van lijn 11, maar zover kwam het gelukkig niet.

Buiten het onder de grond brengen van de eerste tramlijnen in het centrum gebeurde er weinig in de periode 1965 - 1982, maar op 3 september 1982 vierde Antwerpen feest: 'n zonnige herfstdag en het begin van een nieuw schooljaar, én, lijn 12 kreeg er een stukje bij. Van het Antwerpstadion werd doorgereden naar het Wim Saerensplein. Toen het nieuwe er af was werd het weer even stil... Zevenendertig jaar na het einde van de oorlog had Antwerpen weer 1375 m. tramlijn bijgekregen: 37 jaar stadsuitbreiding, honderden hektaren nieuwe woongebieden en 1375 m. nieuwe tramlijn. Het zal wel eenieder duidelijk zijn dat het tramnet de bevolkingsuitdeining niet had gevolgd. Een feit is echter wel dat er een frisse wind ging waaien, een wind die beloften inhield voor de toekomst. In het najaar van 1982, enkele weken na de verlenging van lijn 12, verscheen er in de pers een bijdrage over de verlenging van lijn 24. Niet zo ver, maar tot in de samenvloeiing van de Boterlaarbaan en de Herentalsebaan ter hoogte van de Manebruggestraat in Deurne, grens Wommelgem en Borsbeek. Het initiatief ging uit van de Weva: Werkgroep Verkeer Antwerpen. Het werd in de openbaarheid gebracht door de krant-die-U-geen-dag-kunt-missen. Deurne, toen nog een zelfstandige gemeente, stond gunstig tegenover de verlenging, en verdedigde ze in de gemeenteraad op 28.10.82. Miva vond het best, en de Regionale Commissie Verkeer was het er mee eens. Op 1 jan. 1983 werd Deurne, samen met zes andere randgemeenten bij Antwerpen ingelijfd. In september 1983 sprak de gemeenteraad van Antwerpen zich uit voor de verlenging, en Verkeerswezen zette het licht op groen. De kogel was door de kerk, maar de tram reed nog geen stap verder. Op maandag 13 sept. 1982 werd de tramlijn 24 afgeschaft tussen Silsburg en het Centraalstation voor de duur van 2 jaar wegens wegeniswerken en rioolvernieuwingen tussen het Mestputteke en Silsburg. Onze lijn 24 werd herleid tot een pendellijn tussen het CS en Grens-Kiel, van maandag tot vrijdag tijdens de spitsuren.

Lijn 12 werd verlengd naar het Schoonselhof, een verlenging die later definitief zou worden. Door de aan gang zijnde werken op de Herentalsebaan konden wij ons de vraag stellen of de geplande uitbreiding meteen haar beslag zou krijgen. Er werd met bekwame spoed doorgewerkt, zodat reeds op 5 dec.1983 de trams hun diensten konden hervatten, zeer tot vreugde van de reizigers die het buspendelen al lang moe waren. De oude vertrouwde lus bleef echter voorlopig nog gehandhaafd. Deze lus was in dienst gekomen op 25 okt.1937, en toen was ze het eindpunt van lijn 20. Ze verving enkele rangeersporen, die er destijds waren gekomen voor de NMVB-lijn S, Borgerhout-Silzburg, die in volle straat waren aangelegd als eindpunt voor die lijn S, maar voor de toen daar ook opererende lijnen W, B, en Lier, was dit eindpunt slechts een doorgangspunt. We zegden reeds dat op 5 jan.1983 de verlenging er nog niet bij was. Een lijnsverkortening was er echter wel bij! De herboren lijn 24 ging vanaf die dag rijden tussen Silsburg en de lus in de Montignystraat, het eindpunt van de laatste doorstreepte lijn 24. Er waren geruchten geweest van de lijn te verkorten tot het Leopoldsplein bij de Nationale Bank, maar de stad had zich daar niet gelukkig mee getoond. Voor de trotse lijn 24, Antwerpens langste lijn, was dat een ernstige aderlating. Die eer valt nu te beurt aan lijn 12. De zopas aangehaalde doorstreepte lijn 24 heeft gereden van september 1969 tot mei 1970, en wat toen de "korte" dienst was, werd nu de "lange" dienst. Wij zegden reeds dat op 5 jan.1983 de oude Silburger lus terug in dienst kwam. De tram kon die bereiken, maar voor het wegverkeer was er nog geen doorgang mogelijk. Onze nationale kasseien waren nog niet terug gelegd, en dat wees er op dat de werken nog niet geëindigd waren. Einde februari, begin maart, toen het ergste van de winter als voorbij kon worden aanzien, verscheen de aannemer ter plaatse en werden de werken hernomen met het bouwen van de nieuwe sporen voor de verlenging. Even later werd de bovenleiding gespannen, waarbij nog één muurroset werd benuttigd van de vroegere lijn 42 van de NMVB. Toen het terrein van de nieuwe lus bereikt werd, vielen de werken weer stil. Als gevolg van enkele moeilijkheden bij de onteigeningsprocedure, was de vooropgestelde indienstneming begin september 1983, niet meer haalbaar. Begin november lag de lus gereed, maar gelet op de grote toeloop van volk bij het bezoek aan de begraafplaats op 1 november, werd gewacht met de aansluiting van de nieuwe sporen bij de oude lus, tot de Allerheiligendrukke voorbij was.

In de nacht van 6 op 7 november was het dan zover. Om 20.00 uur reed de 2020 als laatste over de oude lus, en toen hij weer vertrok was het uit... Een uur later was de oude inrijwissel al weggebroken, en werkte men al aan de doortrekking van het spoor naar de nieuwe lus. De volgende morgen was de verlenging een feit, toen bij aanvang van de dienst, de PCC 2142 als eerste (gele!) wagen de dienst opende. De avond tevoren zei een op rust gestelde arbeider tegen de aanwezige ploeg: "Mij moet ge niks leren, ik heb mijn leven lang dat soort werk gedaan, maar tegen morgenvroeg krijgt gij dat niet klaar, dat bestaat niet!" Het bestond echter wél! De lijn was nu 360 meter langer geworden, veel is dat niet, maar het betekent toch de aanvang van een geplande verlenging van lijn 24 naar Wommelgem. De verlenging is niet groot, maar de verbetering van dienstbetoon is dat wel, want de nieuwe lus is veel beter gelegen en uitgerust dan de oude ooit is geweest. Dat betekent voor de tramgebruikers een verbetering, en dat is toch maar even meegenomen. De film van de lijn werd nu, uitgevoerd in de vroegere kleuren paars met zwarte inschriften:

2 4 S I L S B U R G
 Z U I D S T A T I O N

De nieuwe films zijn echter weer zeer donker uitgevoerd, en over dag is er weer maar weinig van de tekst te lezen. Spijtig!



Foto hierboven: mw 5261 in dienst op lijn 24 doorstreept, dinsdag 2 sept. 1969. Het nieuwe eindpunt was toen nog geheel onbegroeid. In de richting van het eindpunt reden de rijtuigen met de niet-doorstreepte film.

een en ander over de

NUMMERING VAN HET ROLLEND MATERIEEL.

JAN MAHIEU

3° Vervolg.

Het rijtuignummer op de kast.



Bij de reizigersrijtuigen wordt enkel de horizontale schikking gebruikt. Bemerk het onderlijnde gedeelte van het nummer.

(foto j.m)

In tegenstelling met de goederenwagens, waarop het wagennummer op twee verschillende manieren kan worden aangebracht, is er bij de reizigersrijtuigen slechts één manier van nummeren in gebruik, nl. de HORIZONTALE merking. (zie foto hierboven). Deze nummer wordt aangebracht in het midden van de langswand onderaan de kast.

Valt op te merken dat het eigenlijke rijtuignummer (5de tot en met 11de cijfer van de UIC- nummering) steeds onderlijnd wordt, terwijl het 6de en het 7de cijfer gescheiden worden door een koppelteken ("-"). (Zie hiervoor de illustratie in het 2de vervolg). Bij de laatst geleverde rijtuigen, waaronder de M4- is echter dat koppelteken komen te vervallen en worden de eerste 4 cijfers van het wagennummer in groep aangebracht. (op de foto is zeer duidelijk te zien dat 2078 in één groep bij elkaar is geplaatst).

Bij de reizigersrijtuigen dient ook nog aangestipt dat naast het nieuwe UIC- nummer, ook het oude nummer behouden blijft. Zelfs bij nieuw geleverd materieel. Hierover een klein woordje meer hierna.

Behoud van de vroegere merking.

Het rijtuignummer, volgens het vroegere systeem samengesteld, wordt nog steeds—ten behoeve van dienst m.—aangebracht op de rijtuigen. Dit nummer is horizontaal doorstreept om duidelijk onderscheid te maken tussen de oude en de nieuwe nummering.



Foto boven :

Oude nummer aangebracht op het linkerruïteinde van de langsbalk.

Foto onder :

Zelfs bij de M4-rijtuigen nog steeds in gebruik. Het nummer komt hier op de kopbalk boven de rechterbuffer.



(foto's j.m.)

Ook nog verschillend met het goederenmaterieel, waarop-na het invoeren van de nieuwe UIC- nummering—alleen nog de nieuwe merking overbleef, komt op de kast van de reizigersrijtuigen ook nog steeds het oude rijtuignummer voor. Dit oude nummer wordt aangebracht op het uiteinde van de langsbalk (linkerkant), of op het kopvlak nabij de vouwbalgen boven de buffer. Zoals reeds aangehaald wordt het nummer, vastgesteld volgens de vroegere code, ook nog steeds bijkomend aangebracht op het nieuw geleverde materieel. Om een duidelijk onderscheid te maken wordt dit oude nummer horizontaal doorstreept. Het oude rijtuignummer blijft enkel behouden ten gerieve van de administratieve dienst van de Direktie Materieel. Ten titel van inlichting wordt hier het principe van deze oude nummering bondig weergegeven :

CODE VAN DE OUDE NUMMERING VAN DE REIZIGERSRIJTUIGEN.		
Eerste cijfer.	Tweede cijfer.	Laatste drie cijfers.
1 Rijtuigen voor internationaal verkeer.	0 Postrijtuigen.	volgnummer in de reeks.
2 Rijtuigen gebruikt in binnenverkeer met een lengte van + 18 m. (22m).	1 Rijtuigen 1ste klasse. (A)	
3 Rijtuigen gebruikt in binnenverkeer met een lengte van = 18 m.	2 Rijtuigen 2de klasse. (B)	
4 Omnibusrijtuigen.	3 Rijtuigen 1/2de klasse. (AB)	
	4 Ligrijtuigen.	
6 Rijtuigen die aan dieselmotorwagens kunnen gekoppeld worden.	7 Bagagewagens. (D)	
7 Bagagewagens in binnenverkeer en postrijtuigen.	8 Rijtuigen 1ste klasse met bagage-wagen. (AD)	
	9 Rijtuigen 2de klasse met bagage-wagen. (BD)	

Besluit.

De nieuwe nummering voor reizigersmaterieel werd op het net van de NMBS eerst aangebracht op de rijtuigen gebruikt in internationaal verkeer.

Het hernummeren van deze rijtuigen werd beëindigd in mei 1969.

Op het einde van oktober 1970 waren ook alle rijtuigen voor binnenverkeer voorzien van de nieuwe UIC- nummering.

Deze nieuwe nummering heeft vanzelfsprekend het grote voordeel dat elk rijtuig gemakkelijk kan geïdentificeerd worden, welke ook het eigenaarsnet is. Daar de rijtuigen hierdoor ook kunnen beheerd worden met behulp van de computer kunnen ze beter benut worden en kan hun omloop op de voet gevolgd worden en eventueel aangepast en verbeterd worden. Tevens kan veel vlugger en een meer gepaste oplossing geboden worden voor sommige exploitatiemoeilijkheden gezien het steeds voorhanden zijn van de meest noodzakelijke gegevens, welke vroeger veel moeizamer te verzamelen waren. Bovendien heeft dit systeem in gunstige zin bijgedragen tot het verbeteren van de veiligheid en de regelmaat van het reizigersverkeer.

— vervolgt —

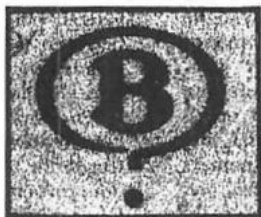
Met dit artikel komt dan ook een einde aan het hoofdstuk der nummering van de goederenwagens en de getrokken rijtuigen.

In het laatste gedeelte van deze reeks bijdragen komt dan de nummering van de traktievoertuigen aan bod.

Te lezen in het volgende nummer van PROV- KOERIER !

AKTUEEL EN AKTIEF ...

LANGS SPOORWEG- TRAM- EN BUSLIJNEN.



Periode 10.02 - 10.05.1985.

Het Nieuwe Spoorboekje.

Op zondag 02 juni 1985 komt de nieuwe treindienst in voege. Dit heeft tot gevolg dat een hele gamma aan treindokumentatie dient vervangen te worden. Dus ook het spoorboekje. Een klein woordje uitleg hierover :

- de prijs bleef ongewijzigd op 180 fr. met inbegrip de zomer- en winterdienstregeling, welke verschijnt in afzonderlijke boekdeeltjes,
- geldigheidsduur : vanaf 02-06-85 tot en met 31-05-86,
- zelfde structuur als voorgaand exemplaar wat betreft schikking en indeling
 - witte bladzijden bevatten algemene informatie,
 - blauwe bladzijden geven de 1001 verbindingen,
 - bruine bladzijden bevatten de volledige dienstregelingen in tabellen opgesplitst in zones.
- voornaamste wijzigingen/verbeteringen :
 - ☐ naast de aard der verbinding (IC, IR) komt nu ook de reeksletter (kenletter) voor welke verwijst naar het IC/IR- netkaartje.
 - ☐ elk gebied waarvoor de volledige dienstregelingstabellen gelden en waarvoor een situatiekaartje op het eerste blad voorkomt, werd vervolledigd met een netkaart waarop aangeduid de overstapstations trein/autobus NMVB. (Tevens werd vermeld in welk zoneboekje NMVB de verschillende overstapplaatsen voorkomen).
 - ☐ ingevolge elektrificatiewerken zijn ingrijpende wijzigingen noodzakelijk geworden op de verbindingen Brussel- Kortrijk- Oostende,
 - Namen- Dinant,
 - Charleroi West- Ottignies,
 - Brussel- Doornik,
 - Edingen- Geeraardsbergen.
 - ☐ de L- treinen van de verbinding Ottignies Louvain-La-Neuve / Brussel Shumann worden op weekdagen verlengd tot Brussel Noord.
 - ☐ de L- treinen tussen Gent St.- Pieters en Gent Dampoort vervalst. De IR- treinen Gent St.- Pieters / Eeklo stoppen terug in Gentbrugge.
 - ☐ verschillende P- treinen (op alle verbindingen) kregen een aantal bijkomende stopplaatsen en werd ook de dienstregeling aangepast al naargelang de verkeersbehoeften.
 - ☐ de L- treinen Antwerpen Centraal / Roosendaal worden beperkt tot het grensstation Essen.
 - ☐ de IC- treinen Oostende - Antwerpen Centraal - Roosendaal krijgen een bijkomende stilstand in Essen.
 - ☐ het treinenpaar 288/289 Parijs - Amsterdam komt niet langer meer in Antwerpen Centraal.
 - ☐ tabel 54 van het spoorboekje werd opgesplitst in twee tabellen, nl. tabel 54 is de richting N- Z, tabel 59 (nieuw) is dan O- W.
 - ☐ voor het overige is er weinig gewijzigd tenzij minieme aanpassingen: de laatste L- trein uit Brussel Zuid (E6322) blijft rijden, maar was niet langer in het spoorboekje opgenomen. Is reeds rechtgezet !!



Uitzicht van het nieuwe spoorboekje. Bij de tweede editie van het IC-systeem werd ook deze kapt hierop volledig afgestemd.

- ☐ door het aanpassen van de dienstregeling komt een verbeterde aansluiting tot stand in Brussel voor de verbinding Ardennen / Kust (en omgekeerd).
- ☐ de IR- treinen Antwerpen Centraal - Landen geven in Leuven aansluiting met de treinen naar Luik en Keulen.
- ☐ IR- treinen Antwerpen Centraal - Neerpelt (via Mol) kregen gewijzigde dienstregeling. Uit Neerpelt komen de treinen vroeger aan in Antwerpen Centraal en verlaten deze treinen Antwerpen op een later tijdstip dan voorheen. Hierdoor is er in Berchem aansluiting van en naar de kust met de IC- treinen Oostende - Roosendaal.
- ☐ klokvaste IR- treinen tussen St.- Niklaas en Leuven werd mogelijk door de elektrificatie van de lijn Mechelen - St.- Niklaas. In St.- Niklaas is er aansluiting met de treinen van en naar de kust.
- ☐ op verschillende tabellen zijn overstapstations bijgevoegd en werden ook herkomst en bestemmingstations aangegeven van de rechtstreekse treinen. Dit vergemakkelijkt het opzoeken van de aansluitende treinen en vermindert het veelvuldig over en weer bladeren. (vb. tabel 72 Gent - Antwerpen / herkomst- of bestemmingsstation Oostende werd bijgevoegd).

150 JAAR SPOORWEGEN IN BELGIE.

EEN KLEINE WEERGAVE VAN DE EERSTE WEEK.



In het kader van 150 Spoorwegen in België werden op 4 MEI in het station Brussel Noord op spoor 1 een drietal historische lokomotieven en rijtuigen opgesteld. Het betreft hier bewaarde stoomlokomotieven waaronder de 16.042 gekoppeld aan een drietal GCI-rijtuigen (93.948 (3) - 96.556 (3) - 91.001 (2/1/2), zware stomer 10.018 (tender 31031) en als derde nogmaals een "Pacific"-lokomotief, nl. 1.002 (tender 38134). Dit materieel blijft te bezichtigen tot en met 27 mei van 9u30 tot 15u30.

In het Brusselse Centraal Station werd de start gegeven aan een interessante tentoonstelling met voornamelijk technisch aspect. Deze tentoonstelling geeft een overzicht van de evolutie van de eerste spoorlijnen, ontwikkeling van de lokomotieven (stoom, diesel en later elektrische) alsook de vooruitgang bij de aanleg en onderhoud van het spoor, verkeersregeling enz. Deze tentoonstelling dagelijks open van 10u tot 18u van 4 mei tot 27 mei zal eveneens te bezoeken zijn in Oostende- Mariakerke in het MEDIACENTER en wel van 15 juli tot 15 augustus.

Nog op 4 mei begon de eerste van een reeks open-deur dagen in de Centrale Werkplaats Mechelen. Hierbij kon een bezoek gebracht worden aan een openluchtshow waar oud en nieuw materieel stond opgesteld. Wij vermelden hierbij de stoomloks 64.045 (tender 22153) - gekoppeld aan het GCI- rijtuig 96.840 (3) - en 7.039 (tender 24365), naast een trek- en duwtrein samengesteld uit twee M4- rijtuigen met de elektrische lokomotief 2119, een AM84 (break) 425, instaatgestelde meerstroomlokomotief 1606, elektrisch tweewegenmotorstel 695 en verschillende rijtuigen (expo met diavoorstelling, eurofima, railtour ligrijtuig e.a.). Ook werd ruimschoots de kans geboden om een volledige rondleiding mee te maken doorheen de verschillende werven binnen de werkplaats zelf. Blikvangers hier waren ongetwijfeld de omgebouwde motorwagen 4307 tot onderhoudswagen dienst ES (ES401), de proefschildering van het stel 806 in de nieuwe bordeaux IC- kleur en het stel 1935 welke terug in staat was gesteld.

Op 5 mei werd in het Brusselse stadscentrum ter hoogte van de Stoofstraat feest gevierd. Aldaar werd het beroemde ketje "Manneken Pis" een spoorweguniform aangepast. Nadat het ventje getooid was met de uitmonstering van Eerste Stationschef -inclusief de nieuwe badge- werd het kraantje terug open gezet zodat het Manneken zijn aloude bezigheid kon verderzetten ...

27-04-85 12-37 105327838
MECHELEN

HERINNERING
150 JAAR SPOORWEGEN
IN BELGIE
OPENDEURDAG
BRUSSEL - MECHELEN
05. 05. 1985

HERINNERINGSTICKET

*****OF

Nog op 5 mei -in feite DE juiste verjaardag van onze spoorwegen- kon men gratis reizen op de lijn waarmee het allemaal begon, Brussel / Mechelen.

Er was voorzien in extra- treinen die vanaf 7u30 tot +/- 20u30 om het half uur in beide richtingen de verbinding Brussel - Mechelen onderhielden.

Spijtig genoeg werd hier niet gereden met historisch materieel, gezien de officiële opening van de manifestatie "150 JAAR SPOORWEGEN IN BELGIE" pas daags nadien, 6 mei door Z. M. Koning Boudewijn zou gebeuren en daarmee gepaard gaande de eerste officiële ritten met stoom en stel 1935.

Wel werd er speciaal voor de opendeurdag op de lijn 25 een herinneringsticket (prodata) uitgegeven welke in elk station te verkrijgen was op gewone aanvraag.
(zie voorbeeld hiernaast)

... En dan een hoogdag, 6 mei ! Uit Schaarbeek wordt een stel van 4 HV type I overgebracht naar Muizen, terwijl uit Leuven de stomers 12.004 en 29.013 eveneens richting Mechelen rijden. Ook het elektrische stel 1935 verlaat de CW en zet koers naar Brussel Zuid ... er roert iets bij het spoor !

Inderdaad, vandaag zal Z. M. Koning Boudewijn officieel de feestelijkheden rond het 150 jarige bestaan van de Belgische Spoorwegen openen. Plaats van het gebeuren, hoe kan het anders, Mechelen. Het vertrekpunt van alle later aan te leggen spoorlijnen schreef men in 1835.

De MIJLPAAL welke daarvan een blijvende herinnering is, werd voor de gelegenheid alle eer aan gedaan door in zijn onmiddellijke omgeving een replica te plaatsen van een der eerste stoomlokomotieven die bij de eerste rit mee paraat was, nl. DE OLIFANT.



MECHELEN 6 MEI 1985 ... DE OLIFANT BIJ DE MIJLPAAL.
(foto m.j.)

Omstreeks kwart voor elf was het dan zover. Uit Brussel kwam het elektrische motorstel 1935 Mechelen binnengereden met aan boord verschillende genodigden en de pers. Z. M. werd per auto vervoerd naar Mechelen. Na de toespraken op het stationsplein (ter hoogte van de Mijlpaal, voor de Olifant) werd in het stationsgebouw plechtig de steen onthuld met het opschrift dat aldaar op 6 mei 85 het 150 jarig bestaan van de Spoorwegen werd herdacht. Een sobere en korte plechtigheid, want immers de stoomtrein waarmee de Koning en enkele hoogwaardigheidsbekleders zich terug richting Brussel zouden begeven vertrok reeds om 11u20. Enkele minuten voor elf was het treinstel bestaande uit 4 rijtuigen I vanuit Muizen vertrokken richting Mechelen. Aan kop de met het wapenschild getooide 12.004 ! Om precies 11u20 klonk de schrille stoomfluit en vertrok de koninklijke trein stipt op uur. Enkele ogenblikken later verscheen ook nog de 29.013 in losse rit welke zich via Jette (om te keren) naar Schaarbeek begaf. De beide stomers waren terug onder stoom ...klaar om een reeks feestelijke ritten aan te vangen doorheen het ganse land. Ook het elektrische stel 1935 liet zich niet onbetuigd en zal dan ook meespelen in de manifestaties welke voorzien zijn de komende week- ends.

Voor onze vrienden die geïnteresseerd zijn in de samenstelling van het konvooi, hierna de nummers der lokomotieven en rijtuigen :

ELEKTRISCH MOTORSTEL 1935

rijtuignummers 7.312 (=213.012) 3de klas stuurpost ACEC
 8.211 (=212.211) 2de klas
 8.517 (=215.205) 2de klas en
 7.724 (=217.012) 3de klas stuurpost SEM en pakwagen

STOOMTREIN KONINKLIJKE TREIN (en ritten vanaf 11/5 tot 29/9/85)

sleeplokomotief type "ATLANTIC" nr. 12.004 (tender 24.604)
 rijtuigen type "L" nrs. 32.035 =50 88 2026 435-8 2de klas
 31.113 =50 88 1826 413-9 1ste klas
 33.002 =50 88 3726 402-9 1ste/2de klas
 32.168 =50 88 2026 568-6 2de klas

Het rijtuigenstel werd overgebracht van Schaarbeek wdt naar Muizen vorming met de diesellokomotief 5141 en voor het rijden door de NZ- verbinding werd de elektrische lokomotief 2118 als lichterlokomotief aangekoppeld in Brussel Noord.



Vanaf 11 mei beginnen dan verschillende manifestaties waarvan een overzicht verscheen in het vorige nummer van PROV- KOERIER.

Ten titel van inlichting volgen hierna de verschillende dienstregelingen van de stoomtreinen en van de treinen gereden met het stel 35.

Het betreft hier telkens extra- treinen waarvoor een speciaal vervoerbewijs dient aangekocht. Gezien het feit dat de plaatsen strikt beperkt zijn gelden de afgeleverde biljetten tevens als reservatiebewijs. Deze biljetten kunnen in alle stations op voorhand verkregen worden. De algemene prijs

MUIZEN 6 MEI - HET MOTORSTEL 35 SPOORT RICHTING BRUSSEL VOOR HET OPHALEN VAN DE GENODIGDEN. (m.j)

voor een heen- en terugrit is 250 fr., behalve voor de ritten Mechelen - Gent en Aarlen - Marloie waarvoor de prijs op 400 fr. werd gesteld. Voor de echte treinvrienden bestaat er het abonnement voor 4 ritten naar keuze welke verkocht wordt tegen de prijs van 750 fr.

Dienstregeling Stoomtreinen

Brussel Noord - Mechelen 11, 12, 18, 19, 25 en 26 mei
 Halte van 5 minuten te Vilvoorde - Instappen mogelijk.

Brussel Noord	9.35	↑ 11.01	12.00	↑ 13.27	15.35	↑ 17.01	18.03	↑ 19.27
Mechelen	↓ 10.15	10.30	↓ 12.40	12.56	↓ 16.15	16.30	↓ 18.43	18.46

Aarschot - Diest - Hasselt

1 juni

Aarschot	9.25	↑ 10.50	11.15	↑ 12.40	14.25	—	—	↑ 19.18
Diest	↓ 9.50	10.15	↓ 11.40	12.05	14.50 A	15.05 V	↑ 16.25	18.45 V
Hasselt	—	—	—	—	↓ 15.30	15.50	↑ 17.05	18.00

Dienstregeling Elektrisch motorstel 1935

Brussel Noord - Mechelen 11, 12, 25 en 26 mei

Brussel Noord	9.30	↑ 10.44
Mechelen	↓ 9.54	10.20

Om de twee uren tot 18u44 (Aankomst in Brussel Noord)

Brussel Noord - Antwerpen

19 mei

Brussel Noord	9.22	↑ 11.44	12.22	↑ 14.44	15.22	↑ 17.44
Vilvoorde	A 9.32	V 11.34	A 12.32	V 14.34	A 15.32	V 17.34
	V 9.35	A 11.31	V 12.35	A 14.31	V 15.35	A 17.31
Mechelen	A 9.45	V 11.21	A 12.45	V 14.21	A 15.45	V 17.21
	V 9.48	A 11.18	V 12.48	A 14.18	V 15.48	A 17.18
Berchem	A 10.05	V 11.01	A 13.05	V 14.01	A 16.05	V 17.01
	V 10.08	A 10.58	V 13.08	A 13.58	V 16.08	A 16.58
Antwerpen	↑ 10.13	10.53	↑ 13.13	13.53	↑ 16.13	16.53

Bergen - Saint Ghislain

1 juni

Bergen	9.20	↑ 10.07
Saint Ghislain	↓ 9.31	9.56

Om het uur tot 18u07 (Aankomst in Bergen)

Jemeppe - Namen - Hoel

8 juni

Jemeppe	9.42	10.15	12.01	12.37	—	—
Moustier	V 9.37 A 9.32	A 10.20 V 10.25	—	—	—	—
Francin	—	—	V 11.50 A 11.48	A 12.46 V 12.50	—	—
Florelle	V 9.21 A 9.16	A 10.33 V 10.43	—	—	—	—
Fleurance	—	—	V 11.34 A 11.30	A 12.58 V 13.03	—	—
Namen	8.00	10.54	11.20	13.10	14.55	17.38
Andenne	—	—	—	—	A 15.18 V 15.23	V 17.00 A 16.55
Hoel	—	—	—	—	15.35	16.35

Luik-G - Tilleur - Flémalle Mt.

22 en 23 juni

Luik-G	9.05	10.17	10.51	12.07	13.53	15.07	15.51	17.07
Tilleur	—	V 10.09 A 10.06	—	V 11.59 A 11.56	—	V 14.59 A 14.56	—	V 16.59 A 16.56
Flémalle Mt.	9.33	10.50	11.19	11.50	14.21	14.50	16.19	16.50

Verviers - Spa

6 en 7 juli

Verviers	8.56	10.44	11.05	12.43	14.00	15.51	16.12	17.41
Popinist	A 9.01 V 9.06	V 10.36 A 10.27	A 11.10 V 11.15	V 12.35 A 12.26	A 14.05 V 14.10	V 15.43 A 15.29	A 16.17 V 16.20	V 17.33 A 17.26
Therix	A 9.12 V 9.28	V 10.19 A 10.14	A 11.21 V 11.26	V 12.21 A 12.16	A 14.18 V 14.21	V 15.20 A 15.15	A 16.28 V 16.26	V 17.20 A 17.15
Spa	9.42	10.00	11.40	12.02	14.25	15.01	16.42	17.01

Trois Ponts - Vielsalm - Gouvy

13 juli

Trois Ponts	9.30	12.20	12.39	14.50	15.33	16.16
Vielsalm	A 9.45 V 9.50	V 11.56 A 11.53	A 12.54 V 13.24	V 14.28 A 14.23	A 15.48 V 15.52	V 18.02 A 17.57
Gouvy	10.08	11.32	13.42	14.02	16.10	17.42

Bastogne - Libramont

21 juli

Bastogne	10.00	12.47	14.00	16.47	16.00
Libramont	10.35	11.57	14.35	15.57	16.35

Menon - Komen - Ieper

10 augustus

Menon	9.17	11.18	11.36	14.18	14.36	16.16	16.30	19.18
Komen	A 9.29 V 9.33	V 11.00 A 10.55	A 11.47 V 11.52	V 14.00 A 13.55	A 14.47 V 14.52	V 16.00 A 15.55	A 16.47 V 16.52	V 19.00 A 18.55
Ieper	9.51	10.32	12.10	13.32	15.10	15.32	17.10	18.32

Kortrijk - Oudenaarde

11 augustus

Kortrijk	8.20	10.48	11.20	12.48	14.85	16.04	18.35	18.40
Oudenaarde	10.05	10.25	12.05	12.25	15.20	15.40	17.20	18.15

Namen - Dinant

24 en 25 augustus

Namen	9.05	11.09	11.33	13.51	15.33	17.51
Dinant	A 9.21 V 9.26	V 10.45 A 10.41	A 11.48 V 11.54	V 13.27 A 13.22	A 15.49 V 15.54	V 17.27 A 17.22
Vivier	A 9.36 V 9.41	V 10.28 A 10.24	A 12.04 V 12.03	V 13.03 A 13.04	A 15.04 V 15.09	V 17.09 A 17.04
Dinant	9.51	10.10	12.19	12.50	16.19	16.50

Charleroi - Marchienne - Pléton - La Louvière S.

21 september

Charleroi	9.30	11.18	11.40	13.29	15.30	17.19	17.40	19.29
Marchienne	A 9.35 V 9.40	V 11.12 A 11.07	A 11.45 V 11.50	V 13.22 A 13.17	A 15.25 V 15.40	V 17.12 A 17.07	A 17.40 V 17.50	V 19.22 A 19.17
Pléton	A 9.59 V 10.00	V 10.51 A 10.46	A 12.08 V 12.11	V 13.01 A 12.58	V 15.50 A 16.00	V 16.51 A 16.46	A 18.06 V 18.11	V 19.01 A 18.56
La Louvière S.	10.10	10.30	12.21	12.40	16.10	16.30	18.21	18.40

Gent Sint Pieters - Delfze

28 en 29 september

Gent St-P	9.10	10.33	11.10	12.33	14.10	15.33	16.10	17.33
De Pinte	A 9.16 V 9.23	V 10.20 A 10.15	A 11.18 V 11.23	V 12.20 A 12.15	A 14.18 V 14.23	V 15.20 A 15.15	A 16.18 V 16.23	V 17.20 A 17.15
Delfze	9.32	10.00	11.32	12.00	14.32	15.00	16.32	17.00

Luttre - Charleroi - Châtelet

8 juni

Luttre	9.20	10.01	10.47	11.56	12.20	13.31
Charleroi	A 9.33 V 9.38	V 10.18 A 10.13	A 11.00 V 11.05	V 11.43 A 11.38	A 12.33 V 12.38	V 13.18 A 13.13
Châtelet	9.46	10.05	11.13	11.30	12.48	13.05

Luttre	13.57	15.20	15.42	16.57	17.20	18.31
Charleroi	A 14.10 V 14.15	V 15.07 A 15.02	A 15.55 V 16.00	V 16.43 A 16.38	A 17.33 V 17.38	V 18.18 A 18.13
Châtelet	14.23	14.54	16.08	16.30	17.46	18.05

Gent - Dendermonde

9 juni

Gent	9.30	10.40	11.01	12.10	12.30	13.40
Dendermonde	9.55	10.15	11.26	11.45	12.55	13.15

Gent	14.01	15.10	15.30	16.40	17.10	18.10
Dendermonde	14.26	14.45	15.55	16.15	17.26	17.45

Aarlen - Marloie

15 juni

Aarlen	9.20	11.42	12.05	14.33	14.57	17.22
Libramont	—	—	—	V 14.01 A 13.50	—	—
Marloie	10.20	10.40	13.05	13.20	15.57	16.20

Brugge - Knokke

8 en 7 juli

Brugge	9.39	11.04
Knokke	10.02	10.47

Om de twee uren tot 19.04 (Aankomstuur in Brugge)

Brugge - Blankenberge

13 en 14 juli

Brugge	9.19	9.55
Blankenberge	9.32	9.42

Om het uur tot 17.55 (Aankomstuur in Brugge) Ogelet: geen vertrek om 10.19 te Brugge en om 9.42 te Blankenberge op 14 juli.

Brugge - Oostende

20 en 21 juli

Brugge	9.30	10.34	11.00	11.58	12.25	13.34
Oostende	9.48	10.15	11.19	11.39	12.44	13.15

Brugge	14.00	14.58	15.25	16.34	17.00	17.58
Oostende	14.19	14.39	15.44	16.15	17.19	17.39

Leuven - Aarschot

24 en 25 augustus en 14 september

Leuven	9.45	10.45	11.15	12.20	12.45	13.45
Aarschot	10.00	10.30	11.30	12.05	13.00	13.30

Leuven	14.16	15.20	15.45	16.45	17.15	18.20
Aarschot	14.30	15.05	16.00	16.30	17.30	18.05

Leuven - Mechelen

15 september

Leuven	9.20	10.20	10.35	11.40	11.55	12.50	13.10
Mechelen	9.40	10.00	10.55	11.20	12.15	12.30	13.30

Leuven	14.10	14.30	15.30	15.50	16.50	17.10	18.10
Mechelen	13.50	14.50	15.10	16.10	16.30	17.30	17.50

Mechelen - Gent

28 en 29 september

Mechelen	9.45	11.58
Dendermonde	A 10.05 V 10.10	V 11.38 A 11.33
Gent	10.35	11.09

Twee andere heen- en terugritten bij vertrek uit Mechelen om 12.45 en om 15.45

Aarlen - Luxemburg

12 oktober

Aarlen	9.35	10.38	10.55	11.58	12.15	13.18
Luxemburg	9.50	10.15	11.18	11.35	12.38	12.55

Aarlen	13.35	14.58	15.15	16.18	16.35	17.38
Luxemburg	13.59	14.35	15.39	15.55	16.58	17.15

Luik - Verviers

19 en 20 oktober

Luik	9.30	10.35	10.45	12.00	12.20
Verviers	9.55	10.10	11.10	11.35	12.45

Luik	13.25	13.40	15.05	15.30	17.00
Verviers	13.00	14.05	14.40	15.55	16.35

Op 08.06.1985 houdt het station ANTWERPEN CENTRAAL opendeur. Bij deze manifestatie hoort ook een rit doorheen de haveninstallaties met elektrische motorstellen (reeks 08). Er wordt gereden vanuit het Centraal Station naar Antwerpen Dokken bundel Stocatra via het vormingsstation Antwerpen Noord. Op dit, op één na, grootste vormingsstation van het land wordt een volledige rondrit georganiseerd. Tijdens de rit wordt een deskundige uitleg verstrekt over het spoorwegbedrijf in en om de haven, de bewerkingen in het vormingsstation, de behandeling van de verschillende goederen enz. via de ter beschikking staande geluidinstallatie in de vierledige treinstellen.

DIENSTREGELING		HAVENRONDRITTEN.										
Antw. Centr.		14.10	14.23	14.35	14.47	15.00	↑	16.28	16.33	16.48	16.53	17.18
Oost		14.14	14.27	14.39	14.51	15.04		16.24	16.29	16.44	16.49	17.14
Schijnpoort		14.17	14.30	14.42	14.54	15.07		16.21	16.26	16.41	16.46	17.11
Luchtbal Bl.8		14.24	14.37	14.49	15.02	15.16		16.13	16.18	16.33	16.38	17.02
Antw. Nd. Bl. 4		14.32	14.45	14.57	15.10	15.24		16.05	16.09	16.25	16.29	16.54
Bl. 5		14.45	14.58	15.11	15.21	15.37						
Bl.10		14.54	15.07	15.20	15.29	15.46						
Bl.11		15.01	15.14	15.27	15.36	15.53						
Bl.12		15.09	15.22	15.35	15.44	16.00						
Bl.13		15.16	15.28	15.42	15.50	16.06						
Bl. 4		15.20	15.33	15.47	15.55	16.10						
Antw. DS Stoc.	↓	15.33	15.46	15.58	16.08	16.23		15.52	15.56	16.12	16.17	16.40
(Ter hoogte van Seinhuis I Antw. Nd. is een stilstand van 5' voorzien. In de terugrit is er geen rondrit op Antw. Nd.)												

Het vertrek uit Antwerpen Centraal om 15u00 (met terugkeer om 17u18) wordt enkel ingelegd bij voldoende belangstelling van het publiek. Al deze ritten zijn kosteloos.

Aktuele berichten.

In verband met de vele klachten betreffende de trillingen welke optreden in de bogies van de breaks zijn verschillende proeven aan de gang met het oog om een definitieve oplossing op punt te stellen. Nadien zullen alle draaistellen van dit type van motorstel gewijzigd worden.

Zoals reeds eerder werd aangekondigd is de beslissing in de raad van beheer goedgekeurd voor de bestelling van een tweede reeks rijtuigen M5 (dubbeldekkers). Oorspronkelijk was het de bedoeling om trek- en duwtreinen samen te stellen bestaande uit een lokomotief reeks 21 of 27 met 7 à 8 rijtuigen M5. Daarom werd er gezegd dat in dat geval geen rendabele diensten konden worden opgezet met dubbeldekrijtuigen, door het feit dat op de spitsuren nog steeds zeer lange treinen dienden voorzien. Zelfs het uitbreiden van het park M5 kon slechts een besparing van de exploitatiekosten meebrengen indien overwogen werd om treinen samen te stellen tot 10 rijtuigen. De omvormers welke oorspronkelijk werden voorzien waren hiervoor echter te zwak. BN en ACEC hebben zich over het ontwerp gebogen en zijn technisch volledig in staat om sterkere omvormers te monteren, zodat treinen tot 10 rijtuigen geen enkel probleem zullen stellen. Hierdoor werd het licht op groen gezet voor de tweede reeks rijtuigen M5. Evenals de eerste schijf bedraagt het aantal 65 stuks, waardoor het volledige park 130 rijtuigen zal tellen. Na aflevering van de laatste break (440) volgt onmiddellijk de aflevering van de eerste dubbeldekker. Men zal steeds een rijtuig 1ste klasse leveren, gevolgd door enkele 2de klasrijtuigen en een stuurstand waardoor het mogelijk wordt om a rato aflevering een volledig stel in dienst te stellen.

Nog nieuw is de elektrische lokomotief voor twee spanningen, de reeks 11, voor het verzekeren van de BENELUX- dienst Brussel - Amsterdam. Onmiddellijk na de laatste hle 21 (2130) zal onafgebroken de aflevering van de twaalf loks reeks 11 starten. Als kleur werd geopteerd voor een combinatie NMBS/ NS ttz. purperrood (bordeau)/ geel.

Wegens het terug vrijkomen van elektrische lokomotieven zijn de P- treinen uit PROV- KOERTIER 4/84 terug elektrisch gesleept.(ipv hld 60)

Wijziging verdeling tractiematerieel.

Gevolg van de nog steeds onverminderde aflevering van nieuw tractiematerieel (am break en hle 21) zijn vanaf 15.04.1985 wijzigingen aangebracht in de verdeling van de elektrische lokomotieven en motorstellen. Volgende verschuivingen zijn te noteren :

HLE	reeks 22
	2201 / 2225 van FBMZ naar FGH

AM	reeks 03 (breaks)
	336 van NK naar MKM
	346 / 355 van FSD naar NK
	406 / ... a rato levering naar FSD

(°) AM 677 / 696 toegewezen aan FSD verminderen a rato leveringen breaks 407 / 440

	reeks 06 (140 km/u - Th)
(°)	697 / 709 van FSD naar FSR O/TWE
	710 / 720 van NK naar FSR O/TWE
	735 / 736 van FSR O/TWE naar FHS

Levering nieuw spoorwagematerieel.

ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN REEKS 21 : levering tot 2122 aan BRUSSEL ZUID.

ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN REEKS 03 - am84 : levering tot 427 aan OOSTENDE.

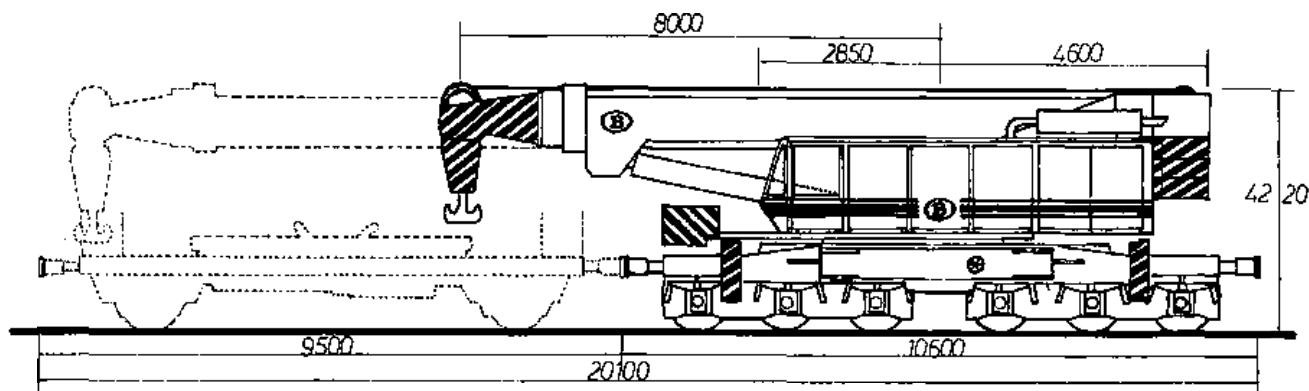
De nieuwste lichtingskranen ABT - GOTTWALD.

Op 17 september 1984 werden door de firma ABT (Ateliers de Braine le Comte et Thiriau)-in samenwerking met het Duitse bedrijf GOTTWALD - twee nieuwe lichtingskranen afgeleverd. De modernste lichtingskranen waarover de NMBS tot dan toe kon beschikken waren de in 1971 door de firma ABT geleverde 55 tons kranen. Deze behoorden toe aan de WDT Schaarbeek en Antwerpen Dam. De maximale snelheid van die kranen bedraagt 80 km/u.

Met de komst van de twee nieuwe lichtingskranen bezit de NMBS geperfectioneerde en toch gemakkelijk te bedienen kranen, die uitgerust zijn om de zwaarste karwei in een minimum van tijd te klaren.

VOORNAAMSTE TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN VAN DE ABT/GOTTWALD KRAAN :

- | | |
|---|--|
| ☐ gebouwd volgens profiel UIO (505-1 = krachtvtg) | |
| ☐ rijdend onderstel met twee drieassige draaistellen | |
| ☐ telescopische arm en beweegbaar tegengewicht | |
| ☐ lengte (zonder buffers) 10 600 mm | ☐ hijsvermogen : |
| ☐ lengte in werkstand | 6m reikwijdte 1 000 kN |
| (kraanarm ingetr.) 13 300 mm | 8m reikwijdte 630 kN |
| ☐ hoogte 4 220 mm | ☐ stabilisatiebasis |
| ☐ breedte 3 100 mm | armen volledig uit 5500 x 5500mm |
| ☐ draaispilafstand 5 000 mm | armen 2de stand 4200 x 6600mm |
| ☐ asafstand binnenbogie 1 500 mm | armen 3de stand 3280 x 6800mm |
| ☐ diameter wielen (nieuw) 920 mm | armen omgeklapt 2700 x 6900mm |
| ☐ sleetgrens 860 mm | |
| ☐ snelheid (getrokken) max.100 km/u. | |



In en rond de werkhuizen.

Opgave van het rollend materieel in vertoef in de verschillende werkplaatsen op afsluitdatum 10.05.1985.

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

HLE	Rg : 2341, 2362	Rg = grote revisie Ri = tussentijdse revisie Div. = diverse bewerkingen, herstellingen. onderliggende nummer = traktievtg reeds in de nieuwe huisstijl bij inrit.
	Ri : 1606	
	Div. : 1503	
AR	Rg : 4502	
	Ri : nihil	
	Div. : ES401 (montage beweegbaar platform = ex4307) 608 heropbouw museum	
AM	Rg : 806 (prototype Rg reeks 800 -wordt bordeaukleurig overeenkomstig IC)	
	695, 619, 675, 687	
	Ri : 530, 527, 503, 775	
	Div. : 311 (ABD beschikbaar), 167, 304, 389, 024	

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE	Rg : 2602	
	Ri : nihil	
	Div. : 1803	
HLD	Rg : 5173, 5186, 5212 (+ombouw vlottende cabine), 6221	
	Ri : nihil	
	Div. : 5152, 5927	
HLR	Rg : 7001, 8050, 8234, 8249, 7401, 7340, 7410, 7305, 8437, 8325, 8506	
	Ri : nihil	
	Div. : 7503, 7390, 7333	
VOOR AFBRAAK	CW FM : 5920, 5948, 4001, 4002, 4003, 4004, 4005, 4006, 4007	
	4409 CW FAZ : 5191, 5932, 6405, 6009, 5161, 6232, 6209, 6308, 6332	

U I T R I T T E N .

Sinds de vorige afsluitdatum (10.02) en 10.05.85 zijn volg. traktievoertuigen uit de werkplaats(en) gekomen :

HLE	(1) : 2327, 2345	
	(2) : 2019, 2601	
	(3) : 2513, 2610, 2607, 2612, 2614, 2618	
	(4) : 1505, 2551, 2225, 2510, 2213, 1602, 2006, 2616, 2629, 1806, 1801, 2745, 2759, 2613	
HLD	(1) : 5170, 5141, 5310 (werd omgebouwd vl. cab.), 6265, 6309, 6271, 6304	
	(2) : 6321, 5923, 6331, 5527	
	(4) : 5168, 5205, 5207, 5102, 6215, 5179, 5939, 5122	
HLR	(1) : 7408, 7360, 8065, 8238, 7339, 7315, 8033, 8243, 7371, 8234, 8421, 8425, 8455, 8442, 8454, 9223, 8201 (= met "Z"- schilderij)	
AR	(1) : 4504	
	(-) : AM 35 heropbouw elektrisch motorstel 35 in samenwerking met HV/AMwerf	
AM	(1) : 270, 676, 690, 688, 195, 250, 132, 040, 043, 512	
	(2) : 010	
	(4) : 261, 233, 681, 606, 776, 101, 771, 108, 061, 781, 538, 069, 030, 532, 187, 356, 355, 084, 335, 653, 778, 207, 157, 170, 096, 683, 213, 408, 262, 220	
	811, 812, 832, 835, 836 (= bleven oranje/grijs)	

- (1) = nieuwe huisstijl (hle-blauw hld-geel am-geel kopdeur hlr-'z')
- (2) bleven groen (hle hld am)
- (3) bleven geel (alleen voor hle)
- (4) reeds in de nieuwe huisstijl bij inrit (zoals (1)).

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

Wij brengen enkele afwijkingen in de inzet van het materieel die de laatste weken werden vastgesteld op het net.

25 maart: 2063 en 2067 in dienst op lijn 24, terwijl 2055 op lijn 4 vervangen werd door PCC 2140. De striptam 2121 reed toen op lijn 10. De 2129 was toen nog in dienst op lijn 12. Intussen staat die in de CW voor herschildering in het rood. 26 maart: 2063 en 2067 op lijn 24, evenals de 2124-koekjestrans.

Op lijn 4 stelden we PCC 2131 vast, die de binnengereden 2050 verving.

27 maart: 2063 nog op lijn 24, in vervanging van de defekte 2007. Lijn 15 reed vandaag met 2158, 2155, en 2157.

28 maart: 2063 en 2067 op lijn 24, samen met 2161. De 2161 reed buiten in Groenenhoek en weer binnen in Hoboken.

29 maart: De 2121 was in Hoboken maar werd ingezet op lijn 24, evenals de 2158, die vervangen werd door de 2157, die aan het einde van de dienst binnenreed in Groenenhoek. 2063 en 2067 waren terug op lijn 12, normaal.

1 april: Lijn 15 kreeg bezoek van PCC 2133.

2 april: Lijn 11: 2008 en 2027 van Hoboken.

3 april: PCC 2070, 2071, 2072, 2083, 2092, 2123 binnengereden in CW voor verbouwing en/of herschildering. PCC 2121 in Hoboken ingezet.

4 april: 2133 in dienst op lijn 8.

5 april: 2133 op lijn 15, en striptram terug in loods 1 (Groenenhoek).

7 april: 2133 in dienst op lijn 11!

9 april: PCC 2017 en 2018, beiden nog in het geel, in dienst op lijn 15. De 2017 reed na de ochtendspits binnen en kwam 's avonds buiten op lijn 24. Op lijn 15 reden toen ook nog 2151, 2158 en 2124. Lijn 2 kreeg de 2126, die sedert zijn herschildering in het rood vrijwel elke dag op deze lijn te zien is. 2040 kreeg averij, en werd uitgewisseld in Groenenhoek, waarvoor men daar de 2077 op lijn 2 zette.

11 april: PCC 2002 in dienst op...lijn 7!

2017 op lijn 8, waardoor er nog eens een gele tram op het Eksterlaar verscheen.

13 april: Lijn 3, gans uitgerust met Schärffenbergrijtuigen behalve 2017. De andere waren 2158, 2153, 2155, 2131 en 2127.

14 april: Lijn 3: 2042, 2017, 2155, 2030, 2002.

15 april: Ab 540 in dienst op lijn 16, ongewoon. Op lijn 15: 2017, 2018 en 2151.

18 april: 2141 en 2018, ook 2004 en 2032 in dienst op lijn 15. Op lijn 4: PCC 2006 viel in panne en werd uitgewisseld tegen de 2136. Twee uur later rukte die ook in, en werd vervangen door een gewone rode wagen.

19 april: Lijn 4: 2164.

22 april: Lijn 24 werd bediend met PCC 2156, 2155, en 2136. Ook de 2056 en 2055, maar die behoren tot de gewone bezetting. Op lijn 8 was 2018 in dienst.

21 april: Lijn 2: Schärffenbergs op lijn 2! en wel: 2126, 2136.

24 april: 2065 is leswagen, maar werd nadien in dienst gezet op lijn 3.

26 april: Lijn 24: 2152 en 2134. De 2134 reed uit in loods 1 en binnen in loods 3.

Op lijn 1 was het die dag uitzonderlijk triestig gesteld: 536, 533, 569, 564, 439, 468 en 472! De 2044 reed op lijn 10.

28 april: Vlaams nationaal Zangfeest-Sportpaleis: Op lijn 3 van Hoboken in normale dienst: 2019, 2066, 2008, 2047, 2028, en als extra inzet vanuit Groenenhoek: 2102, 2110 en 2084.

29 april: lijn 11: 2021 en 2044!

30 april: 2067 in dienst op lijn 4. 2133 reed op lijn 24, en lijn 11 kreeg 2015, 2045, 2021, allen uit Hoboken.

1 mei: Wielrennen in Hoboken. Tramlijnen 2 en 4 ingekort tot de driehoek van de d'Urselstraat. Er reden op lijn 4: 2011, 2058, 2050, en op lijn 2: 2000, 2010, 2002, 2006, 2046 en 2052.

2 mei: 2060 op lijn 2 in het rood!

4 mei: Lijn 3 met volgende Schärffenbergs: 2069, 2061, 2062, 2065 en 2068. De 2059 reed als enige niet-Schärffenbergswagen.

5 mei: Lijn 3: 2069, 2062, 2068 en 2061. 2051 vervulde de inzet.

Op lijn 4: 2006, 2145 en 2026. Op lijn 10 reed 2043.

7 mei: Lijn 3: 2053, 2035, 2054, 2045, en 2062.

8 mei: Lijn 3: 2062 en 2145; Lijn 24: 2124 en lijn 10: 2121. Ab 551, groen, reed toen nog op lijn 28. Deze bus staat nu op non actief, evenals 575 en 576.

13 mei: Lijn 24: 2138, 2161, 2133, 2165 & 2061.

14 mei: PCC 2138 en 2067 op lijn 24.

PCC 2145 op lijn 3.

15 mei: PCC 2138 op lijn 24 en 2145, lijn 3.

17 mei: Wegens het bezoek van de Paus werden vele diensten omgeleid. Lijn 10 naar het Komdieplein: PCC 2075, 2118, 2125, 2092, 2094, 2113, 2100, en 2036, 2078 en 2082. Lijn 3, eveneens naar het Komdieplein: 2043, 2145, 2042, 2002, 2049, 2058, 2059, 2007, 2048 en 2055.

Lijn 11 reed in de tunnel, waarbij 2085 een aanrijding had met een auto, waarbij een beschadigde Schärffenberg opliep.

18 mei: Lijn 2 allemaal geel: 2151, 2017, 2144, 2142, 2018; 2139 en 2143. Lijn 3: 2059, 2043, 2049, 2145, 2013 en 2007. Lijn 7: 2066, 2069, 2128, 2164, 2156, 2155, en 2135. Op lijn 11 kwam in de late avond de 2036 in dienst wegens uitwisseling van een beschadigde wagen. De 2036 stond gereed om naar Hoboken te rijden voor uitwisseling.

19 mei: Ab 655 1.33; 644 1.28, 647 1.23, 586, 588 en 589 op lijn 25, enige nog paarse bussen reeks 580-590. 608 en 617 rood, lijn 19.

22 mei: 2062 op lijn 4.

25 mei: 2032 in dienst op lijn 11, samen met 2086, 2115, 2121, 2078 en 2095.

Lijn 7 reed die dag met uitsluitend gele PCC's 2128, 2131, 3136, 2145, 2151, 2152 en 2153. Lijn 15 had PCC's 2142 en 2143, die die dag allebei in Groenenhoek stonden.

26 mei: Lijn 3: Allemaal gele Schärffenbergs: 2163, 2150, 2161, 2144 en 2137.

Lijn 2 kreeg bezoek van PCC 2126, 2016, 2059, 2128, 2132 en 2021.

Lijn 11: 2108, 2087, 2091, 2143.

27 mei: 643 en 658 op lijn 1, en lijn 18: 642 en 652.

29 mei: 2052 samen met 2067 op lijn 7, uiteraard niet gekoppeld, maar wel de enige rode rijtuigen die dag op lijn 7. Lijn 15 kreeg van Hoboken: 2039, 2047, 2010, 2020 en 2164.

30 mei: Lijn 10: 2108, 2109, 2117, 2082, 2125, 2092, 2079, 2018, 2149, en 2088. Lijn 8 kreeg 2062 van Hoboken, met volgnummer van Groenenhoek.

Buslijn 18: 599, 652, 560 en 551, een van de laatste dagen dat deze bus gereden heeft.

31 mei: lijn 24: 2062, 2164 en 2123, deze laatste in het rood, en de eerste uiteraard al lang rood. Lijn 11: 2011 op lijn 11, dienstwagen 11.

1 juni: Opendeurdag in Hoboken, waar stonden tentoongesteld: 2071, geschilderd zonder ramen, maar met Schärffenberg én rood. 2072, was al rood, maar nu met Schärffenberg, en moest nog geschilderd worden. 2044 als lijn 7, 2028 met aanrijdingsschade, samen met ab. 657. 2050 als lijn 4, 2118 als lijn 7, striptram en Koekjestrans. (Jawatram en Oasistrans waren al rood). 2089 was op bokken geplaatst na een ontsparing, 2001 met aanrijdingsschade, 2129 en 2130 waren in behandeling voor herschildering in het rood. De 2129 had slechts één Schärffenbergkoppeling, de tweede was op de 2079 geplaatst na aanrijdingsschade.

Tentoongestelde bussen: 629 ontmanteld voor herschildering, 619 in voorbereiding voor herschildering, en 618 in het rood, klaar voor herindiensttreding.

Enkele gekoppelde stellen van lijn 12:
28.3: 2134+2150, 2127+2132, en 2144+2152.
29.3: 2063+2139, 2157+2149, 2067+2164.
17.4: 2149+2063, 2145+2131, en 2162+2130.
23.4: 2162+2147, 2143+2139, en 2145+2150.
29.4: 2145+2066, 2151+2142, en 2068+2062.
03.5: 2152+2068, 2145+2163, en 2143+2144.
08.5: 2067+2069, 2139+2149, en 2146+2163.
13.5: 2142+2163, 2067+2066, en 2132+2147.
Lijn 7:

17.5: 2164+2141, 2131+2069, en 2157+2135, 2066+2148.

30.5: 2135+2153, 2143+2156, en 2150+2161, en 2155+2139.

Samengesteld door Luc Roovers.

BUURTSPORWEGEN.

VERDELING VAN DE AUTOBUSSEN PER STELPLAATS.

Wij geven U hier een overzicht van de verdeling van de bussen NMVB per provincie en per stelplaats, naar de toestand van 1 jan. 1985. Het bestendig in beweging zijnde wagenpark van de NMVB laat niet toe tot op de dag de juiste toestand weer te geven, maar Peter Meukens bezorgde ons de volgende verdeling. Hij vermeldt telkens eerst het bustype, en dan de afzonderlijke busnummers. Het is onmogelijk bij elk bustype rekening te houden met gegevens als versnellingsbak e.d., omdat de verscheidenheid te groot is. Volgende afkortingen worden gebruikt: J=Jonckheere, LA=LAG, CU = Cummins, MA = MAN, M = Mercedes, en V = Volvo, en natuurlijk VH = VAN HOOL. Cijfers achter bepaalde nummers verwijzen naar voetnoten.

1 - GROEP ANTWERPEN.

7 VH-Fiat ST 6/1: 3529, 3593, 3601, 3603, 3604, 3605 en 3606.

43 VH-Fiat 409 AI 6: 3625, 3722-3725, 3727-3732, 3750, 3751, 3833-3949, 4004 - 4014 4054, 4055.

10 VH-Fiat 409 AI 6/2: 4189 - 4198.

27 VH-Daf, AI 119: 4375 - 4401;

23 VH-Cummins AU 124: 4477-4499.

100 VH-Daf AI 119/2: 4506-4508, 4582-4601, 4623-4627, 4661-4685, 4687, 4688, 4755 - 4789, 4815-4524.

9 VH-Cummins AU 124: 5076-5084;

38 VH-Daf A 120/2A: 5356-5383, 5502-5511;

23 VH-Daf, A120/3A: 5616-5638;

28 VH-Daf A 120/4: 5796-5805, 5927-5944;

22 VH Daf 120/5 2017-2038;

5 VH-Man A 120/6: 5960-5964.

2 - GROEP OOST-VLAANDEREN.

40 VH-Fiat AI-6: 3638, 3639, 3643, 3646, 3672, 3674, 3676, 3680, 3696-3698, 3701 - 3720, 3773-3781;

39 VH-Fiat 409 AI 6/2: 4125-4138(1), 4164-4188,

25 J-Leyland B-21: 5015-5039;

25 J-Mercedes-Mol M-31: 5715-5739;

25 VH-Man AG 280: 5771-5795 (1);

24 VH-Daf A 120/4: 5816-5939;

10 VH-Daf A 120/5: 2075-2084.

3 - GROEP HENEGOUWEN - JUMET:

53 VH-Fiat 409 AI-6: 3657-3663, 3801, 3802, 3819, 3865-3871, 3878-3882, 3981 - 3984, 4025-4051.

49 VH-Daf AI 119/2: 4500-4505, 4539-4543, 4559, 4560, 4628-4641, 4698-4700, 4708-4726.

10 VH-Daf A 120/2B: 5546-5555.

27 VH-Daf A 120/3A: 5562-5575, 5676-5688;

11 VH-Man A 120/3B: 5689-5699;

24 VH-DAF A 120/5 : 2044-2067.

4 - GROEP HENEGOUWEN - EUGIES.

33 VH-Fiat 409 AI 6: 3817, 3818, 3873-3877, 3900-3925.
 31 VH-Daf AI 119/2: 4520-4538, 4544-4548, 4701-4707.
 29 VH-Daf A 120: 5091-5119.
 20 VH-Daf A 120/2A: 5482-5501;
 3 VH-Man AU 138: 5556-5558 (2),
 10 VH-Man AG 280: 5756-5765 (3),
 22 VH-Daf A 120/4: 5841-5862,
 7 VH-Daf A120-5: 2068-2074.

5 - GROEP NAMEN-LUXEMBURG:

1 VH-Fiat ST 6/1: 3622,
 30 VH-Fiat 409 AI 6: 3700, 3985-4003, 4015-4024,
 18 L-Volvo B 59:4326-4360, enkel pare nummers;
 22 VH-Daf AI 119: 4453-4474, NMBS-norm.
 25 VH-DafAI 119/2: 4509-4513, 4549-4558, 4621, 4622, 4689-4691, 4693-4697.
 10 VH-Cummins AU 124: 4835-4841, 5085-5087.
 66 L-Volvo B 59/2: 4865-4884, 4895-4901, 4944-4948, 4950-4983.
 25 VH-Daf A 120: 5161-5173, 5246-5257.
 21 VH-Daf A 120/3A: 5576-5596;
 21 VH-Daf A 120/4: 5863-5883;
 17 VH-Daf A 120/5: 2000-2016.

6 - GROEP LUIK:

32 L-Volvo B 59: 4325-4359, enkel onpare nummers, en 4361-4374.
 82 L-Volvo B 59/2: 4885-4894, 4902-4941, 4943, 4984-5014.
 31 VH-Daf A 120: 5120-5125, 5152-5160, 5287-5302.
 24 VH-Daf A 120 2A: 5399-5420, 5481, 5532.
 10 VH-Daf A 120/3A: 5606-5615.
 5 VH-Man AG 280: 5766-5770.
 30 VH-Daf A 120/4: 5806-5815, 5907-5926.

7 - GROEP BRABANT - BRUSSEL:

5 VH-Fiat ST 6/1: 3565, 3566, 3569-3571.
 79 VH-Fiat 409 AI 6: 3634, 3640, 3642, 3644, 3645, 3675, 3677-3679, 3800, 3805 - 3814,
 3820-3832, 3850-3864, 3930-3949, 4052, 4053, 4056-4063.
 52 VH-Daf AI 119-2: 4514-4519, 4602-4620, 4727, 4729-4754.
 94 VH-Daf A 120: 5125-5151 (4), 5216-5230, 5303-5355,
 44 VH-Daf A 120/2A: 5458-5480, 5512-5531, 5545,
 16 VH-Man AG 280: 5740-5755 (5),
 21 VH-Man A 120/6: 5945-5959, 5865-5970,
 5 VH-Daf A 120/5: 2039-2043.

8 - GROEP BRABANT - LEUVEN:

79 VH-Daf AI 114: 4200-4224, 4226, 4227, 4229-4231, 4234-4254, 4253-4256, 4258-4284.
 13 VH-Daf AI 119: 4440-4452 (NMBS-norm)
 35 VH-Cummins AU 124: 4475, 4476, 4825-4834, 4842-4859, 4861,4863, 4864, 5088, 5089.
 51 VH-Daf A 120: 5090, 5194-5215, 5258-5277, 5279-5286.
 37 VH-Daf A 120/3A: 5639-5675.
 7 VH-Daf A 120/5: 2085-2091.

9 - GROEP LIMBURG:

65 VH-Fiat 409 AI 6: 3626-3628, 3631, 3632, 3636, 3741-3749, 3752-3766, 3769-3772, 3950 - 3980.
 25 VH-Fiat 409 AI 6/2: 4139-4163.
 38 VH-Daf AI 119: 4402-4439;
 65 VH-Daf AI 119/2: 4561-4581, 4642-4660, 4790-4814.
 20 VH-Daf A 120: 5174-5193;
 52 VH-Daf A 120/2A: 5384-5398, 5421-5457.
 15 VH-Man A 120/3B: 5700-5714;
 12 LA-Volvo B 10 R: 5971, 5972, 5974-5983 (6).

10 - GROEP WEST-VLAANDEREN:

11 VH-Fiat ST 6/1: 3544, 3546-3549, 3551, 3552, 3608-3611.
 97 VH-Fiat 409 AI 6: 3667-3671, 3683-3691, 3693, 3694, 3734-3740, 3767, 3768, 3782-3799, 3883, 3885-3899, 3926, 3927, 3929, 4065-4078, 4080-4099.
 36 VH-Cummins AU 124: 5040-5075;
 15 VH-Daf A 120: 5231-5345;
 12 VH-Daf A 120/2A: 5533-5544.
 3 J-Mol Cummins M 28: 5559-5561;
 9 VH-Daf A 120/3A: 5597-5605;
 23 VH-Daf A 120/4: 5884-5906;
 1 VH Fiat ST 6/2 : 5999 (= ex.3563 met kop A 120!)

11 - NATIONALE RESERVE:

a) ANTWERPEN: 19 VH-Fiat ST 6/1: 3475, 3476, beide met efwijkende kop; 3528, 3530, 3555-3561, 3592, 3596, 3597, 3599, 3600, 3613-3615, 3624.
 b) JUMET: 4 VH-Fiat 409 AI 6: 3652, 3654-3656;
 c) LEUVEN: 4 VH Fiat ST 6/1: 3575, 3581, 3586, 3607.
 d) WEST-VLAANDEREN: 3 VH-Fiat ST 6/1: 3522, 3524, 3525.

12 - AUTOBUSSEN KOER - INAKTIEVE RESERVE:

a) Jumet: 6 VH-Fiat ST 6/1: 3506, 3532, 3534, 3535, 3617, 3618.
 3 VH-Fiat 409 AI 6: 3647, 3648, 3651.
 b) Eugies: 4 VH-Fiat ST 6/1: 3507-3509, 3519.
 5 VH-Fiat 409 AI 6: 3664, 3803, 3804, 3815, 3816.
 8 VH-Daf A 120/5: 2092-2099 (7).
 c) Namen-Luxemburg: 9 VH-Fiat ST 6/1: 3515, 3517, 3536, 3539, 3540, 3542, 3543, 3590, 3591.
 d) Luik: 4 VH-Fiat ST 6/1: 3478-3480, 3527 (allen ex-Antwerpen.)
 e) Brussel: 9 VH-Fiat ST 6/1: 3562, 3564, 3572-3574, 3577, 3582, 3585, 3587.
 2 VH-Fiat 409 AI 6: 3681, 3695.
 f) Leuven: 1 VH-Fiat ST 6: 3361 (8)
 2 VH-Daf AI 114: 4252, 4257 (9)
 2 VH-Cummins AU 124: 4860, 4862.
 g) West-Vlaanderen: 1 VH-Fiat 409 AI 6: 3692.

VOETNOTEN:

- 1- Bij brand in stp Rupelmonde op 2 feb.85 zijn de 4131, 5772, 5777, 5778 en 5781 verwoest.
- 2- De citybussen 5556-5558 die vroeger in Brugge reden zijn nu in Doornik.
- 3- Ten gevolge van de brand in stp Rupelmonde op 2 feb.85 is de gelede bus 5765 naar Oost-Vlaanderen overgebracht.
- 4- Ab 5126 heeft een Fiat-motor gekregen in plaats van een Daf-motor.
- 5- Ten gevolge van de brand in stp. Rupelmonde op 2 feb. 85 is de gelede bus 5750 naar Oost-Vlaanderen overgebracht.
- 6- Nieuwe reeks LAG-Volvo B 10 R 5971-5996 in aflevering in Limburg. Deze bussen met een afwijkend aerodynamisch kostswerk worden in Hasselt ingereden. Na een kort verblijf in Brussel, n.a.v. het honderdjarig bestaan zouden ze definitief aan stp. Lanaken worden toegekend.
- 7- Deze bussen zijn na hun inrijperiode in reizigersdienst, in de werkplaatsen van Merksem voorzien van apparatuur voor diverse tellingen. Sindsdien zijn ze nog niet terug in dienst gekomen.
- 8- Ab 3361 wordt nog uitsluitend gebruikt voor de scholing van de bestuurders. (Inrichting voor filmprojectie enz.)
- 9- Ab 4257 is in december 1984 definitief afgesteld.

13 - WERK- EN DEPANNAGEWAGENS:

Onvolledige lijst van werk- en depannagewagens die in verschillende kleuren en uitvoeringen terug te vinden zijn op het ganse net: 957 - Andenne, Brossel, bouwjaar 1952!
 9806 = ex.3208, Antwerpen, geel. 9834=ex.3444, Andenne, blauw. 9844=Ex.3523, Oostende, oranje, is dus niet herschilderd. 9845=ex.3296, Antwerpen, geel. 9848=ex.3304, Antwerpen, geel. 9851=ex.3580, Leuven, geel. 9855=ex.3928, Oostende, oranje. 9857=ex.3653, Anderlues, lichtbruin.

14 - INFOBUSSEN:

4949 voor Wallonië, en 9856(ex.5840) voor Vlaanderen.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Bijdragen tot de geschiedenis van ONZE KUSTLIJN. [III]
Lijn 24 verlengd in Antwerpen.
Nummering van het NMBS-materieel.
Aktueel spoorwegen- en tramnieuws. Nummering bussen NMVB.
Vriendenkring PROV.

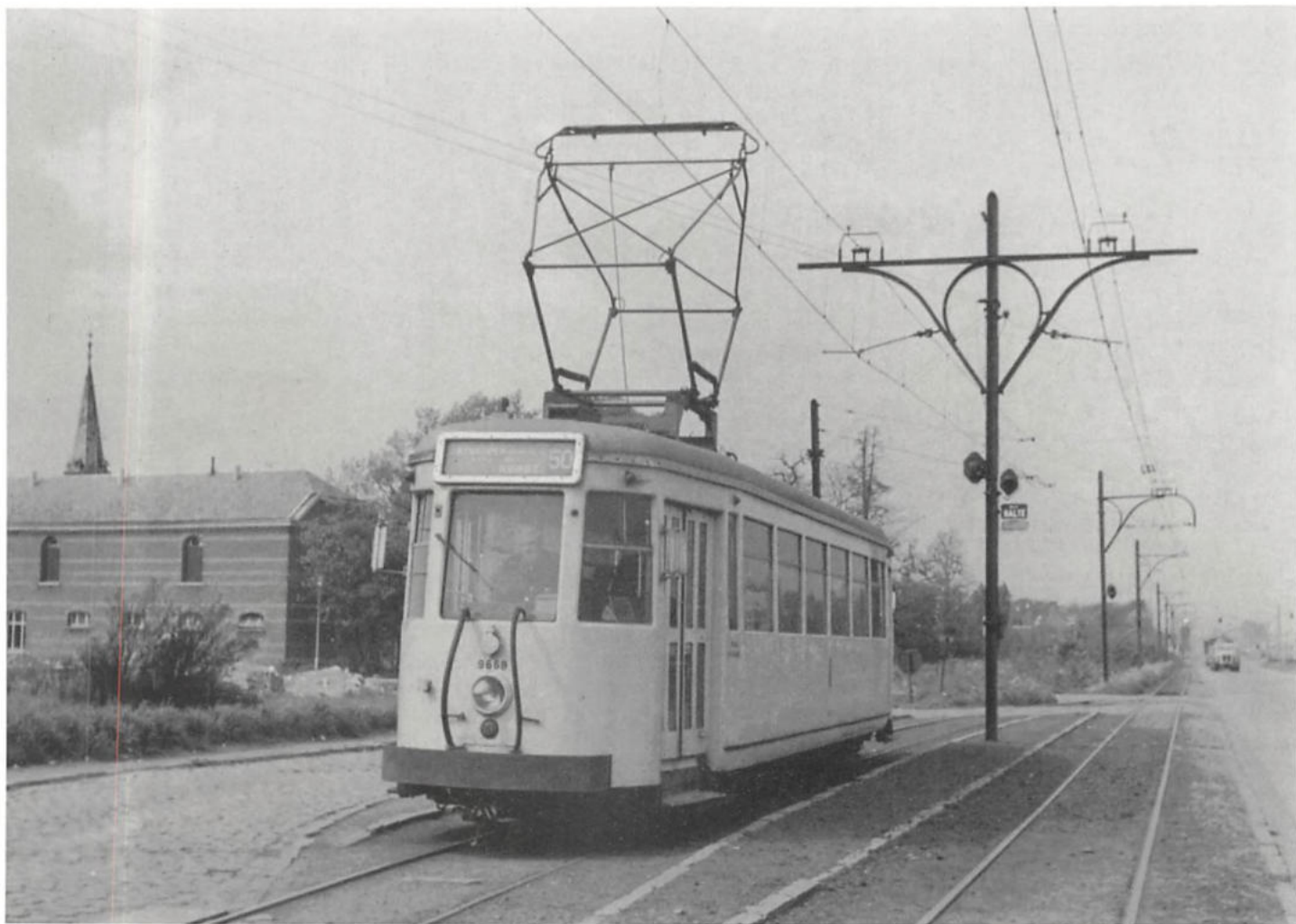


Foto slotpagina: S 9669 op lijn 50 op de wissel in Aartselaar.
Opname op 11 mei 1966. Archieven Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.
Aandacht voor het eeuwfeest van de Buurtspoorwegen in België.