

proV koerier

3-85



VERENIGINGSBLAD van de v.z.w. 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 rekeningnummer 1405-62348 van ProV-ANTWERPEN-Borgerhout.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande en schriftelijke toestemming van de uitgever.

Ondertekende teksten blijven onder de verantwoordelijkheid van de Auteur.

Foto Voorpagina: Antwerpen ex.Tolhuis. Mw 487 in dienst op lijn 7, met erachter bw. 701. De bestuurder blaast even uit. Opname omstreeks 1950

Foto: Van Witsen, verzameling Eigen Baan. Antwerpen-Borgerhout.

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

B E L A N G R I J K

Hier zijn wij terug, eindelijk! Inderdaad! Het heeft er een tijdlang niet zo best voorgestaan, zouden wij zo zeggen, maar geloof mij, beste vrienden, dat is niet zonder reden geweest. Ik spreek hier uitsluitend in mijn persoonlijke naam, en ik neem ook deze tekst geheel voor mijn rekening. Vroeger al heb ik uw geduld op de proef moeten stellen, omdat de gezondheid niet zo best was. Daar ook zijn redenen voor, maar het euvel gekend zijnde is daarom nog niet verholpen! Dus naar de dokter, en terug naar de dokter. Dan naar een andere dokter, en naar een specialist, en ga zo maar door. Behandeling voor dit, behandeling voor dat, en zo komt men in een straatje zonder einde...

Alle ellende eindigde ten slotte in het ziekenhuis met een heelkundig ingrijpen. Die mocht dan al geslaagd zijn, de herstelperiode was -en is!- pijnlijk én van lange duur. En ik vraag U eerlijk, wie van U denkt dat men geestelijke arbeid kan verrichten als men grauw ziet van de pijn? Hoe vaak ik het ook geprobeerd heb, ik slaagde er niet in. Dat vrienden, en niets anders dan dat, is de reden van de grote achterstand bij het verschijnen van het tijdschrift. Die achterstand inhalen is nu mijn eerste zorg, en hoe spijtig het ook mag zijn, dat van die vertraging dan, daar is maar één kruid tegen gewassen: de vertraging inhalen. Daar zijn wij nu mee bezig. Sommigen onder U zullen zich de vraag stellen waarom er dan geen verwittiging werd gestuurd? Wel, om twee redenen, 1- het onvermogen om te presteren als pijn U velt, en 2- de hoge kosten van een rondschrijven. Is dat dan zo duur? Toch wel: in ons geval zowat vijftien duizend frank. Als U nu weet dat nog 90 abonnees hun bijdragen over 1985 niet hebben gestort, ondanks het feit dat de tijdschriften hen werden gezonden, en ondanks het feit dat ze niet te kennen hebben gegeven niet langer op ons blad

geabonneerd te willen blijven, dan begrijpt U toch wel dat 5000 fr. veel geld kan zijn... Wij verzoeken deze achterblijvers, voor wie bij dit blad een herinneringsbrief is gevoegd, vriendelijk doch dringend, zich nu meteen in orde te stellen. Mijn slechte gezondheid van het afgelopen jaar is oorzaak geweest van deze late reactie. Onze kalender is eveneens met vertraging, maar geen nood, hij komt! De onbetaalde bijdragen waarvan hierboven sprake, zijn oorzaak van het feit dat er dit jaar moest worden overgegaan tot een foto per twee maand. Wij hopen vurig dat volgend jaar te kunnen herstellen.

De gebeurtenissen van de voorbije maanden hebben ook geleid tot bestuurlijke maatregelen en die zullen uitdraaien op een uitbreiding van het bestuur met een ondervoorzitter en een tweede sekretaris. Wij komen hierop nog terug. In 1985 zijn er gelukkig zoveel manifestaties geweest, dat mijn ziekte niet instond voor een tekort aan gebeurtenissen. Wel is onze afwezigheid op het Spoorweg-salon daar een gevolg van, maar ook dat wordt dit jaar hersteld. Omtrent de activiteiten van aanstaande zomer, leest U binnenkort meer in ons nr 4.85. Ook hebben een aantal belangstellenden geïnformeerd naar onze Vereniging. Zij ook vinden mét de toezending van dit blad, een antwoord op hun vragen. Ik bied U in alle oprechtheid, mijn gemeente verontschuldigen aan voor de opgelopen vertraging. Dat mag niet meer gebeuren, en daarom ook de genoemde bestuursuitbreiding, en wat U wel vermoedt, de instelling van het ondervoorzitterschap staat daarmee in rechtstreeks verband. Alle praatjes die U mochten bereiken is valse literatuur! Wat nu nog meer? Indien U echt begrip opbrengt voor deze spijtige toestand, neem dan een besluit, en hernieuw uw vertrouwen, door nu meteen al, 500 fr. bijdrage over te maken voor 1986, en wie dat niet gedaan heeft voor 1985, doe het nu voor 1985 én 1986. Wij bedriegen U niet!

Roger Bastaens,
Voorzitter.

HONDERD JAAR BUURTSPOORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

O O S T E N D E .

Op het einde van de elfde eeuw, was Oostende een gehucht van Middelkerke, welke gemeente aan de andere kant begrensd was door Westende. Dat OOST-EINDE gaf later zijn naam aan de plaats Oostende, die in 1267 juridische stadsrechten verwierf, haar geschonken door Margaretha van Constantinopel. De havengeul kwam toen uit ten westen van het huidige Kursaal, en volgde ongeveer de huidige Van Iseghemlaan. Een kleine nederzetting rondom een kapel, ten oosten van het huidige Kursaal, vocht een verbeterde strijd tegen het zeewater, dat er voor zorgde dat Oostende bij hoog water een eiland was, dat slechts met bootjes bereikt of verlaten kon worden.

Oostende werd in 1604 belegerd door Spaanse troepen die over land aanvielen, en de Engelse vloot, die de stad teisterde van op het water. Wie nog kon vluchten nam de wijk naar het nabije Zeeland, dat als een veilige baken de vluchtelingen toelachte. Aartshertog Albrecht (1559-1624) nam het op zich, de stad herop te doen bouwen, groter en mooier dan ze voordien was geweest. Daarenboven zorgde hij ervoor dat de stad van een veilige omwalling voorzien werd, met vijf toegangspoorten, waarvan slechts één enkele ten dienste stond van de burgerij, en de anderen waren onder toezicht van het leger. Slechts na 1860 werden deze wallen geslecht, zodat bij de komst van de eerste buurttram, zij geen echte hinder meer konden vormen voor het toenmalige verkeer. De Brugse Poort was aan de bevolking voorbehouden, en zij lag bij het begin van de Brugssteenweg. De stadswallen waren echter in 1838 niet eens doorbroken, bij de komst van de spoorweg, die zijn eerste "echte" station kreeg in 1847. De komst van de spoorweg opende wijde perspectieven, en koning Leopold I zag een scheepvaartlijn als een natuurlijke verlenging van de spoorlijn, die op die manier het vasteland met Groot-Brittannië verbond. De komst van de buurtspoorwegen aan de kust, onderstreepte slechts de uitstraling van het zich ontwikkelende Oostende, en was een uitnodiging aan de eerste toeristen. Het eerste spoorwegstation verleende ook zijn diensten aan de buurtspoorwegen. Het tweede station kwam er in 1874, en

was gelegen aan het toenmalige Van der Sweepplein, het huidige Ernest Feysplein.

Voor alle duidelijkheid echter dient gesteld, dat, toen in 1838 de spoorweg Oostende bereikte, het eerste station (netje) buiten de stadswallen werd opgericht, want de militaire overheid duldde het doorbreken van de verdedigingswallen niet voor moderne vindingen, die de spoorwegen van toen ontegensprekelijk wel waren. Langs de Brugsepoort kon de reiziger van toen, zich verder in de stad begeven, te voet, en wellicht ook al door middel van paardekoetsen, die in die dagen toch vrij vlug ter beschikking stonden van wie kon betalen. Trouwens, in alle badplaatsen zorgden de hotels ervoor dat hun gasten op bepaalde plaatsen werden opgevangen door paardeomnibussen, die hun verder op de plaats van bestemming brachten. Deze dienst was soms georganiseerd en ter beschikking van eenieder, of soms een private aangelegenheid van één of meerdere hotels, die op die manier hun gasten ten dienste stonden. Het hogergenoemde station aan het Van der Sweepplein, later normaal het stadsstation genoemd, was eindpunt van meerdere treinlijnen uit het binnenland. Het eindpunt van de tramlijnen naar Nieuwpoort en Blankenberge, later naar Veurne, De Panne en Knokke, lag voor het station, zonder dat er, buiten de opstapperrons, enige verdere uitrusting voorzien was. Later is dat veranderd. Van 1885 tot 1896 hadden de stoomtrams de volstrekte alleenheerschappij in Oostende, maar toen kwam de eerste elektrische tramlijn van Oostende (Keizerskaai) naar Middelkerke, die op enkele meter van het strand, de zee volgde.

Ze werd uitgebaat door de Cie des Tramways Électriques d'Ostende et du Littoral. Daarvoor verwijzen wij U wel naar ProVKoerier 1/85, blz. 5. Met de elektrifikatie van de kustlijn werd gestart op 19 juli 1897, toen Oostende-Middelkerke met elektrische trams bediend werd. Het was toen niet de bestaande stoomlijn via de dorpen, maar een geheel nieuwe lijn, die gewoon het strand volgde op enkele meter van de zee, of nog duidelijker:

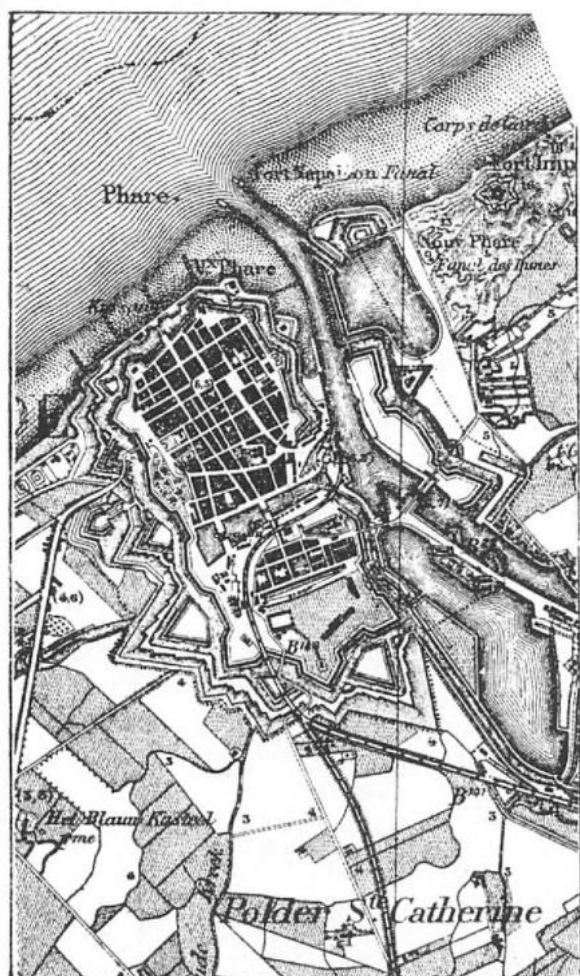


Foto boven: Een grondplan van Oostende, waarop de omwalling goed te zien is. Verzameling Bosschaart en Eigen Baan.

Foto midden: Een fraaie opname van het spoorwegstation van Oostende, onstreeks de eeuwwisseling. Op de halteplaat rechts staat: "Naar de Phare - Treinstilstand".
Verzameling L. Bosschaart en Eigen Baan-2200 - ANTWERPEN.

Foto onder: Accumulatorentrams aan het station Oostende, na hun verbouwing tot elektrische rijtuigen. Op de achtergrond een tram van de Grote Lijn, op weg naar het Marie-Joséplein of verder.
Archieven Eigen Baan en L.Bosschaert. 2200 - ANTWERPEN.

dät stuk op de kustlijn dat vandaag nog steeds in dienst is. In Oostende evenwel werd in die tijd de volgende reisweg gebruikt: Keizerskaai t.h.v. het nog bestaande café "Het Waterhuis", Clementinastraat - Jozef-II-straat - Werfstraat - Schouwburgpl. - Koningsstraat en zo verder naar Mariakerke, waar langs de zeedijk gereden werd. De N.M.V.B. had toen met deze lijn niets te maken, want die was toevertrouwd, zoals we vroeger al zegden, aan Kolonel North, die voor de uitbating van de lijn de maatschappij "Oostende-Littoral" had opgericht. Deze maatschappij was echter geen lang leven beschoren, en de N.M.V.B. werd als het ware door het ministerie verplicht de lijn over te nemen. Dat gebeurde op 10 juni 1905. De N.M.V.B. vertrouwde de uitbating van de lijn toe aan de S.A. des Railways Economiques de Liège-Seraing et extensions. Dat gebeurde echter al op 5 april 1905, dus enkele tijd voordat de overname van de maatschappij in het Staatsblad verschenen was. De lijn bleef echter beperkt tot Middelkerke, alhoewel men reeds lang voorzien had deze door te trekken tot Westende-Bad. Het koninklijk besluit daartoe verscheen op 28 nov. 1906, maar zoals dat wel vaker gebeurde in die tijd, de lijn was al sedert 7 april 1906 in bedrijf! De definitieve uitbating voor Jan Publiek ging echter in op 23 maart 1907. Oostwaarts van Oostende ging men eveneens elektrisch rijden, naar Blankenberge. Het Kon. Besluit van 20.2.1905 machtigde de N.M.V.B. tot het aanleggen van de nieuwe lijn tussen Oostende en De Haan, langs de duinen. Op 8 juli 1905 begon men op de nieuwe lijn met stoomtrams te rijden, in overeenstemming met de planning. Die planning voorzag ook dat de elektrische traktie zou beginnen in 1906, maar dat bleek geen haalbare kaart.

Uiteindelijk werd dan toch elektrisch gereden aan de vooravond van het nieuwe badseizoen nl. op 29 mei 1909. Aanvankelijk was voorzien dat de dorpenlijn Oostende-De Haan via Slijkens en Bredene-dorp, bediend zou blijven met stoomtrams. Echter rekening gehouden met de elektrificering van de stadslijn naar Slijkens enerzijds, en anderzijds de lijn Oostende - De Haan - Blankenberge langs de duinen, zou het onlogisch zijn geweest het kleine stuk tussen Slijkens en De Haan-Golf niet te elektrificeren. Dus kwam ook de elektrische traktie in dienst op de dorpenlijn. Stoomtrams dienden daar nog enkel te rijden voor het vervoer van zware goederen. Voor reisgoed en lichte goederen werd beroep gedaan op elektrische goederentraktoren. Daarmee kwam wellicht een novum in dienst bij de NMVB. Ons is niet bekend of er voor die tijd elektrische goederendiensten gereden werden. Waarschijnlijk is de dorpenlijn op dezelfde dag als de duinenlijn onder de draad gekomen.

Enige toelichting bij het voorgaande is toch wel wenselijk. De nieuwe lijn Oostende - Bredene-duinen - De Haan-golf, werd vanaf het begin dubbelsporig aangelegd. Vanaf dat ogenblik werd ook de enkelsporige lijn van De Haan-Golf naar Blankenberge, en van Oostende-station naar de Voorhavenbrug op dubbelspoor gebracht, zodat de elektrische lijn vanaf den beginne gans op dubbelspoor verliep. De NMVB noemde deze nieuwe lijn een "Uitbreiding van de lijn Oostende-Blankenberge". In feite was dat wel juist, al hebben wij wel enige moeite met de naamgeving aan de lijnen zoals die bij de NMVB werd toegepast. Maar goed. Deze uitbreiding vertrok aan de Voorhavenbrug en liep langs de Koninklijke laan, die toen in aanleg was, over Bredene-Duinen en Vosseslag naar De Haan-Golf, waar ze aansloot op de bestaande lijn naar Blankenberge. Daardoor was er een ruime elektrische lijn ontstaan van Westende-Bad via Middelkerke en Oostende naar Blankenberge, met een tweevoudig traject tussen Oostende en De Haan-Golf.

K N O K K E .

Met onzet hebben wij vroeger geen afzonderlijk hoofdstuk aan Knokke gewijd, omdat daar, buiten de bestaande stoomlijn Brugge-Knokke-Heist, en (Knokke) Westkapelle - Sluis, openbaar vervoer geen zaak was waarop men zat te schreeuwen. Gaandeweg echter groeide het "dorp" buiten zichzelf, en door toedoen van belangen, groeide ook Knokke uit tot een geziene badplaats. Zoals vandaag nog elke dag kan vastgesteld worden, kon men dat vroeger ook al, nl. dat van de zijde van het gemeentebestuur weinig begrip te verwachten was omtrent de problemen die bij de aanleg van een tramlijn overwonnen dienen te worden. Op dat gebied is er nog niet veel veranderd, globaal genomen! Toendertijd kwam de tram uit Brugge binnenrijden langs de Graaf Jansdijk, de De Klerckstr., Gemeenteplein, en de Sebastiaan Nachtergaelestraat, langswaar hij de kerk bereikte. Om de duidelijkheid te bevorderen, gebruiken wij de thans gebruikte straatnamen. Vandaaruit richtte hij zich verder langs de Graaf Jansdijk naar Heist, wat nagenoeg overeenstemt met het huidige traject. De spoorwegen hadden Knokke nog niet ontdekt, en die lijn eindigde toen nog in Heist. Pas in 1920 zal Knokke maar bereikt worden. Tot die tijd blijft de reiziger aangewezen op de buurtspoorwegen. De manier waarop de totstandkoming van de volledige kustlijn gebeurde, nl. ingebruikneming van de laatste schakel Blankenberge-Heist, hebben wij vroeger al gezien. De ontwikkeling van het kusttoerisme, primitief weliswaar, maar toch aanwezig, stelde enige eisen aan de bereikbaarheid van sommige plaatsen. Voor Knokke betekende dat: paardetram! Deze paardetram zal een voorloper blijken

te zijn van de later door de N.M.V.B. in te stellen stadslijn. Deze paardetramlijn echter was een privaat-onderneming, die haar diensten aanbood met ingang van 2 april 1904. De lijn bereed de huidige Lippenslaan van het begin tot het einde, en ze was uitgevoerd op meterspoor. Zoals elders in den lande, was ook hier de paardetram onderwerp van haatgevoelens bij de koetsiers. In 1910 vond de N.M.V.B. de tijd rijp om een elektrische lijn te plannen van het station naar het strand, al dacht men hierbij niet direkt aan een stadslijn, maar wel aan uitbreiding van de bestaande lijn. Inderdaad, met ingang van 1 juli 1911 zou Blankenberge-Heist onder draad komen, nadat zulks al gebeurd was met Oostende-Blankenberge op 29 mei 1909. Van Blankenberge naar Heist werd elektrisch gereden m.i.v.1.7.1911, en van Heist langs Knokke-station naar Knokke-dijk, volgde vanaf 29 juni 1912. De kogel was nu door de kerk, en de lange, zegevierende tocht van de elektrische kusttram was begonnen, maar niet voltooid, nog lang niet!

Tegelijk met het verschijnen van de elektrische tram in Knokke, werd doorgereden naar het Albertplein en was de paardetram de geschiedenis ingereken. Hij heeft zonder enige twijfel zijn sporen verdiend, en, na acht jaar goede diensten reed hij, bijna geruisloos de vergetelheid in...

De behoefte aan een eigenlijke stadstramlijn voor Knokke liet zich stilaan gevoelen, en de N.M.V.B. nam het eigenlijke plan ter tafel in 1909. Het plan voorzag in een uitbreiding van het Dorpsplein van Knokke naar het Albertstrand langs de Lippenslaan, en verder naar de Oosthoek, om van daaruit verder te rijden naar Retranchement in Nederland. In 1910 oogde de N.M.V.B. naar de paardetramlijn om deze in elektrische lijn om te zetten. Dit plan vond alvast uitvoering in 1912, zoals hoger gezien. De verlenging was een dusdanig sukses, dat al vlug versterkingsdiensten moesten worden ingelegd tussen het station van Heist en Albertstrand. (Knokke kreeg pas in 1920 een spoorwegstation) Toen de elektrische lijn goed haar nut had bewezen, kwam de eerste wereldoorlog, die vier jaar lang het land in zijn greep hield, en het spoorverkeer vooral in West-Vlaanderen, ernstig ontwrichtte. Toen de vijandelikheden voorbij waren duurde het een hele tijd vooraleer terug een ernstig dienstenpakket kon worden aangeboden. Voordat in Knokke de lijn naar het strand, en naar Heist weer elektrisch werd gereden, met inbegrip van de stadslijn, werd het toch weer 19 juni 1919. In onze volgende aflevering zullen wij het hebben over de komst van de trein in Knokke, en de naoorlogse evolutie. Ook de lijnnummering komt dan aan bod, samen met het begin van de stadslijnen van Oostende.



Foto boven:

De paardetram van Knokke wacht zijn vertrek af. De ontvanger staat op de achtergrond tegen het hek. Druk zal het wel niet zijn, want Woef licht te midden van het Dorpsplein rustig te slapen. Omstreeks 1908. Verzameling L. Bosschaart.

Foto onder:

Een tram van lijn 1 komt uit de Zoutelaan, en begeeft zich naar het station. Omstreeks 1925. Archieven L. Bosschaart en Eigen Baan, Antwerpen.

Z O I S H E T O O K E E N S G E W E E S T . . .

JACQUES COHN.

In onze eerste bijdrage brengen wij U feiten en gebeurtenissen uit de dertiger jaren en wat aangehaald is, ligt dus zowat vijftig jaar achter ons. Heelwat van onze lezers weten daar zeker nog over mee te praten, en hopelijk zullen zij dat binnenkort ook doen. (Nota van de redactie).

Het eerste omgebouwde eenrichtingsstel met plooideuren, was de 443, met bijwagen 1028. De volgende bijwagen die omgebouwd werd, was de 1011, die als enige van zijn reeks, vier smalle en vijf brede vensters had gekregen. Verder volgden de 984 en 990. Al deze rijtuigen hadden een hoger dak dan diegene die toen zouden volgen. De omgebouwde stellingen verschenen op de lijnen 1, 2 en 8, maar van lijn 1 verdwenen zij al vlug. Weldra kregen de ombouwers (motorwagens) een filmkast. De eerste films toonden het lijncijfer links, met daarbij het eindpunt waarheen men op weg was. Aan de eindpunten moest de film gedraaid worden. Deze drie lijnen hadden - in die tijd al - gekleurde films. Wit-zwart voor lijn 1, groen-wit voor lijn 2, en rood-wit voor lijn 8. De tweede kleur geeft deze van de tekst weer. De films zelf hadden dus maar één kleur, in tegenstelling met de koersborden. Ook de doorstreepte lijnen stonden op de film!

Later, (in 1938 ?) begon men ook met het verbouwen van de bijwagenreeks 900/1000, met een gemoderniseerd koetswerk, maar zonder plooideuren. Ik herinner mij dat de eerste de 942 was, die op lijn 11 terecht kwam.

Bijwagen 700 was, zoals bekend, een enig rijtuig. Ik heb dit rijtuig nooit anders gezien dan op lijn 7. Hij kreeg maar vrij laat zijn plooideuren, en reed altijd achter mw. 487, die tot lang na de oorlog geen filmkast had, wél plooideuren, en dus met koersborden reed.

De bijwagens 601 - 661 werden zeer strikt op de hun toegewezen lijnen ingezet. Hiervan hadden lijnen 7 en 15 de bw. 601 - 631. De rest, 632 - 661, werden ingezet op de lijnen 3-23. Volgens mij is het die jaren nooit voorgevallen dat een wagen uit deze reeks op een andere lijn voorkwam, behalve met extra diensten. De 601 alleen had geen remslangen.

In de dertiger jaren was de reeks 401 - 442 toegewezen aan de lijnen 7 en 15, waar zij ook altijd in dienst waren met de bijwagens 601 - 631 en de 701. Sommige rijtuigen uit de reeks 401 - 442 verschenen nochtans zeer zeldzaam op deze lijnen. Dat waren de volgende rijtuigen: 401, 402, 403, 406, 411, 414, 426, 427, 428, 435, 436, 437 en 438. Deze wagens reden meestal vanuit Groenenhoek op lijn 9. Later waren ze ook aan te treffen op de verlengde lijn 5. Ik weet niet uit welke stelplaats. In die jaren bestond er een klein stelplaatsje in Berchem op de Grote Steenweg, tegenover het Kon. Atheneum. Dit stelplaatsje werd gebruikt voor de gedeeltelijke diensten op de lijnen 7 en 15. Deze werden meestal gereden met de ombouwde wagens reeks 101, zonder bijwagens.

In die tijd reden ze met het gewone koersbord zonder streep, alhoewel die omstreeks 1937 toch bestaan hebben. Zonder gestreept koersbord werd gereden met een metalen bordje, witte letters op rode ondergrond, met Pulhof en Berchem-Kerk erop geschilderd. Deze wagens stonden alleen overdag in het kleine stelplaatsje uitgeweken. Voor de nacht reden ze binnen in stp. Driehoek.

In tegenstelling met hetgeen bv. bij de Brusselse tram gebeurde, werden alle koersborden van een lijn ge- of herschilderd. De ochtend van de bewuste dag reden alle rijtuigen dan met lentefrisse koersborden. In Brussel gebeurde dat niet, daar herschilderde men alleen de borden die beschadigd of erg vuil waren.

Anekdote: Ik had de gewoonte in die dagen, een kijkje te gaan nemen in het schilderswerkhuis, en dat kon omdat wij toen dichtbij het Dageraadplein woonden. Omstreeks 1938 - 1939 zag ik tot mijn verbazing een wagen uit de reeks 473 - 521 herschilderd worden, met het nummer 457 erop. Ik wist toen al dat zulks onmogelijk was, en ik raapte al mijn moed bij elkaar, en vroeg naar de werkleider. Die brave man kwam, en ik legde hem uit dat er een fout nummer op dat rijtuig geschilderd was, en dat zulks 475 moest zijn. Argwanend en streng kijkend verzocht hij mij om me met m'n eigen zaken te bemoeien. De volgende dag heette hij opnieuw 475!

een en ander over de

NUMMERING VAN HET ROLLEND MATERIEEL.

JAN MAHIEU

4° Vervolg.

De nummering van de krachtvoertuigen toegepast vanaf 01.01.1971.

Inleiding.

Met dit laatste deel van het artikel over de nummering van het rollend materieel zijn we dan gekomen bij de NIEUWE NUMMERING van de TRAKTIE-VOERTUIGEN.

Sinds JANUARI 1971 (§) worden alle krachtvoertuigen (elektrische lijnlokomotieven, lijndiesellokomotieven, rangeerdiesellokomotieven, dieselmotorwagens en elektrische motorstellen) aangeduid met een nummer bestaande uit 4 cijfers (3 cijfers voor de elektrische motorstellen) in plaats van de vroeger gebruikte nummering met 6 cijfers. Immers, de oude nummering dateerde nog uit de periode van de stoomlokomotieven. Deze stoomlokomotieven hadden een nummer van 5 cijfers. De twee eerste gaven het type aan, terwijl de drie volgende cijfers het volgnummer van de lokomotief was in het beschouwde type. Toen de elektrische- en diesellokomotieven geleverd werden behield men hetzelfde principe van nummering, maar om verwarring te voorkomen werd de identificatie uitgebreid tot ZES CIJFERS. De eerste drie hiervan gaven dan het type van de lokomotief aan, de volgende drie cijfers vormden het volgnummer in het betrokken type.

Nieuwe nummering.

Omdat de oude nummering heel wat nadelen bood, welke voornamelijk verband hielden met de leesbaarheid vanop afstand, het onthouden en het doorgeven van de nummers, werd er gezocht naar een nieuw nummeringssysteem. Tevens werd hierbij als doel gesteld het traktiepark op een meer efficiënte wijze in verschillende categorieën in te delen.

Voor de identificatie van de traktievoertuigen is men uitgegaan van een nummer bestaande uit 4 cijfers, zoals reeds aangehaald in de inleiding. Men heeft het volledige park ingedeeld in 10 hoofdkategorieën, KLASSEN genoemd. Elke KLASSE is een groep van voertuigen welke een grote overeenkomst vertonen betreffende vermogen, snelheid, algemene benuttigingsvoorwaarden enz. Iedere KLASSE wordt dan op haar beurt nog verder onderverdeeld in REEKSEN. Elke REEKS is een groep van lokomotieven van eenzelfde konstruktie, van hetzelfde BOUWTYPE. Nabestellingen van soortgelijke lokomotieven worden ondergebracht in dezelfde REEKS, maar men noemt deze verschillende leveringen SCHIJVEN. Voorbeeld : Elektrische lokomotieven 26

Klasse : 2 Reeks : 6

= REEKS 26

35 eenheden genummerd
2601 2605 = 1° schijf
2606 2620 = 2° schijf
2621 2635 = 3° schijf

(§) Op datum van 01.01.1971 diende de nieuwe nummering op alle traktievoertuigen aangebracht. Hiertoe hadden de traktiewerkplaatsen reeds in september 1970 de opdracht ontvangen.

Met de nummering van de stoomlokomotieven wordt in dit artikel de NMBS-nummering bedoeld van de laatste periode (voor de buitendienststelling).

In plaats van de vroeger gebruikte uitdrukking "TYPE", spreekt men nu over "REEKS" om de lokomotieven te identificeren. Hierbij dient wel opgemerkt dat niettegenstaande we dezelfde uitdrukking REEKS gebruiken, er in feite iets heel anders mee bedoelen dan de onderverdeelde reeks in eenzelfde klasse.

Indien we dus over een "REEKS" van lokomotieven spreken om er het type mee aan te duiden nemen we steeds de eerste TWEE CIJFERS SAMEN (dus de KLASSE + ONDER-VERDEELDE REEKS). Zo spreekt men nu over de REEKS 51, 59, 62 ... (tegenover het vroegere TYPE 200, 201, 212 ...) De laatste twee cijfers vormen het volgnummer in de bedoelde reeks van krachtvoertuigen. Indien nu het effectief van een bepaalde reeks meer dan 100 voertuigen omvat, heeft men een volgend reeksnummer toegekend. Dit kleine nadeel werd aanvaard omwille van het grote voordeel van het systeem in zijn geheel, temeer daar dit enkel het geval is voor twee reeksen van diesellokomotieven, nl de reeksen 60 en 62 welke bijgevolg genummerd werden in de reeksen 60/61 en 62/63.



Voorbeeld van de vroegere nummering met 6 cijfers. Type 201 - Volgnummer 021.
(Let op de vorm der cijfers). (Foto ~)



Voorbeeld van de huidige nummering met slechts 4 cijfers. Reeks 25 - Volgnummer 52.
(Men spreekt doorgaans over hie benelux reeks 255) (Foto jm)

Bovenstaande foto's laten zeer duidelijk zien dat de leesbaarheid van het lokomotiefnummer vanop afstand met het nieuwe systeem geen enkel probleem meer stelt.

Bij de elektrische motorstellen werd het KLASSE- cijfer "0" weggelaten en bestaat het nieuwe identificatienummer bijgevolg slechts uit 3 cijfers.

Dient ook nog te worden vermeld dat in praktisch al de gevallen het (oude) volgnummer uit het vroegere nummeringssysteem behouden bleef in dit nieuwe systeem. Bij de elektrische motorstellen kwam het vroegere "type-nummer 228" gewoon te vervallen. Ook bij de elektrische- en diesellokomotieven werd ernaar gestreefd zoveel mogelijk het vroegere volgnummer te behouden. In sommige gevallen was dit echter niet te realiseren, temeer daar in het oude systeem een andere manier werd gebruikt om de opeenvolgende leveringen (schijven) te nummeren. Indien echter de beschouwde reeks uit slechts één enkele levering bestond en als dus DOORLOPENDE volgnummers was toegekend, kwam uiteraard ook in het nieuwe systeem het volgnummer steeds overeen met het vroegere nummer.

Voorbeeld: type 201 genummerd van 201.001 tot 201.055
Na hernummering van 5901 tot 5955

het volgnummer van de REEKS 59 in het nieuwe systeem komt volledig overeen met het volgnummer van het vroegere TYPE.

SOMS KOMT HET
VOLGNUMMER IN
HET NIEUWE SYSTEEM
NIET LANGER MEER
OVEREEN MET HET
OUDE ...

In het oude systeem had men de gewoonte om een verschil in konstruktie of levering (verschillende schijven) te nummeren in een volgend hondertal voor de aanduiding van de volgnummers.

Als voorbeeld het type 122 welke genummerd was van 122.001 tot 122.038 (1° schijf) en van 122.201 tot 122.212 (2° schijf).

In het systeem met de nieuwe nummering kregen deze lokomotieven een doorlopende nummering in de reeks 22 toegewezen van 2201 tot 2250.

Hierdoor vervalt de overeenkomst van het nieuwe met het oude volgnummer.

Uitvoering.

De vorm en het uitzicht van de cijfers werd tevens aangepast aan de voorschriften van de U.I.C. Hiervoor gebruikte men de genormaliseerde cijfers van 250mm hoogte en 25mm dikte voor het merken van het nummer, zowel op de kopvlakken als op de linkerbovenhelft van de zijwanden. Echter na het wijzigen van de buitenschildering van de lokomotieven (voor het verbeteren van de zichtbaarheid) werd aan het bovenstaande principe wel enigszins afbreuk gedaan. De uitvoering van de cijfers werd gewijzigd, echter zonder aan het principe van nummering te wijzigen. (*). Het huidige nummer op de zijwanden van elektrische- en diesellokomotieven (lijnlokomotieven) bestaat uit cijfers van maar liefst 400mm hoogte, waarbij de dikte overeenkomstig werd aangepast tot 65mm ! Op de kopvlakken bleven de cijfers van 250mm x 25mm evenwel behouden.



Bij de
AM ver-
valt het
klasse-
cijfer
nul

(Foto jm)



Lijndiesellokomotief reeks 51 met op de zijwanden de grote cijfers van maar eventjes 40 centimeter !!! (Foto jm)

(*) De eerste proeven met veiligheidsschildering en gewijzigde cijfers hadden plaats in 1976 op de lokomotieven 2376, 2380, 2355, 5142. De cijfers op de langswanden waren niet van het UIC-type. Bij een volgende proef met HLE 2604 waren de cijfers op de zijwand uitgevoerd volgens de principes van de UIC en sindsdien algemeen aangenomen. Indien er in de bovenhelft te weinig plaats beschikbaar is voor het nummeren (vb hle reeks 26), wordt het nummer aangebracht links in het onderste gedeelte van de langswand.

Voor het nummeren van de rangeerdiesellokomotieven bleven de kleine cijfers van 100mm hoogte en 12mm dikte op de kopvlakken behouden. Op de zijwanden werd het nummer aangebracht op de stuurcabine en werden de genormaliseerde cijfers van 250mm hoogte/ 25mm dikte gebruikt. Bij de VIERLEDIGE MOTORSTELLEN REEKS 08 (801 - 844) werd er een volledig afwijkende vorm van de cijfers gebruikt. Van bij de aflevering kregen deze motorstellen de zogenaamde UNIVERS BOLD- cijfers welke ook in gebruik zijn bij de N.S. (Nederlandse Spoorwegen).



Rangeerlokomotief gecijferd volgens de nieuwe principes.
Bemerk de kleine cijfers op het kopvlak (Foto jm)

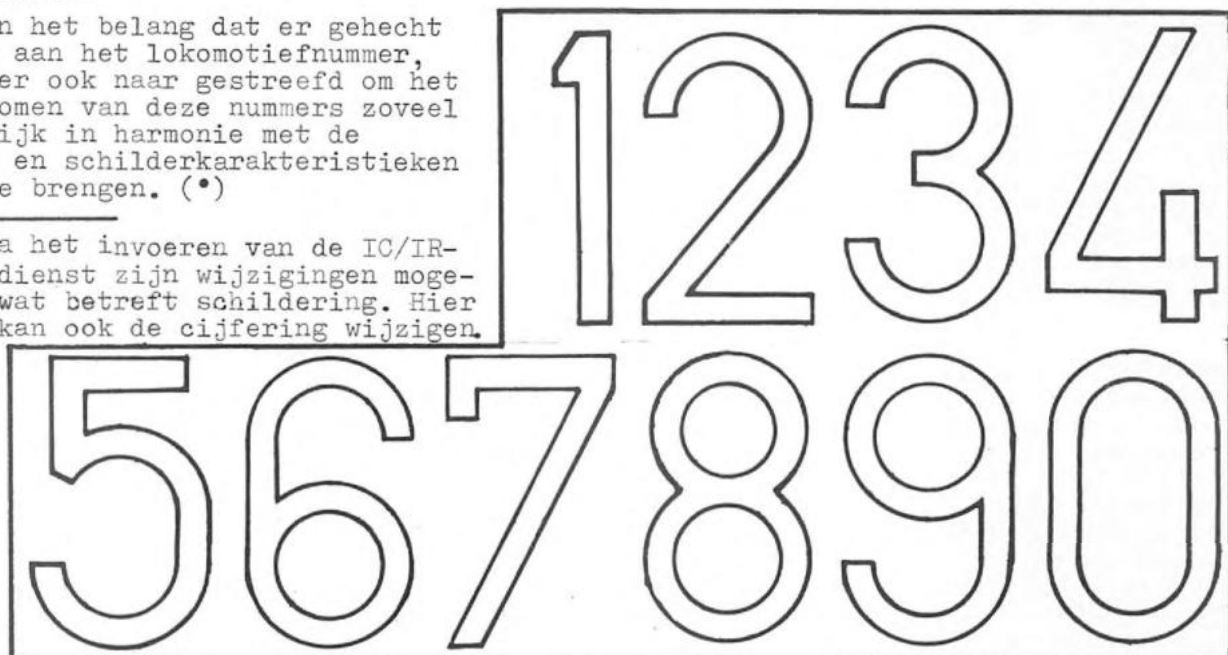
Uitzicht U.I.C.-cijfers.

Bij de wagens en rijtuigen is het nummer zéér belangrijk voor administratieve organisatie. Doch als spoorweg-geïnteresseerden zal men het vrijwel steeds hebben over het type van goederenwagen (Hbis, Gkklm ...) of rijtuigen (K, L, M2 ...). Wanneer men het echter heeft over lokomotieven zal men merendeels spreken over hl(e, d, ...) met aanduiding van het juiste nummer, vb 5901, 1601, 5407 ... dit omdat bij de lokomotieven het nummer als het ware als een onafscheidelijk gedeelte wordt ervaren. Daarom dat-in het kader van dit artikel over de TRAKTIE voertuigen-wel even het uitzicht en het voorkomen van de cijfers wordt belicht.

Bij de oudste reeksen (typen) van lokomotieven werden de cijfers rechtstreeks ontleend aan deze welke gebruikt werden op de stoomlokomotieven. Zij waren uiter aard kleiner van afmetingen (hoogte 100mm). Later werden de cijfers gebruikt welke werden voorgeschreven door de UIC. Onderstaande afbeelding geeft het uitzicht weer van deze cijfers. De vorm, afmetingen, tussenruimten enz. werden door die voorschriften vastgelegd en maken het voorwerp uit van een speciale UIC- fiche.

Gezien het belang dat er gehecht wordt aan het lokomotiefnummer, werd er ook naar gestreefd om het voorkomen van deze nummers zoveel mogelijk in harmonie met de bouw- en schilderkerarakteristieken aan te brengen. (*)

(*) Na het invoeren van de IC/IR-treindienst zijn wijzigingen mogelijk wat betreft schildering. Hier door kan ook de cijfering wijzigen.



Vervolgt.

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



AFSLUITDATUM 10.08.1985.

*Ombouw,
Wijzigingen
Traktiematerieel.*

*AM "IC-IR" worden
bordeaux !!!*

Reeds in ons nummer 2-85 werd geschreven dat een motorwagen van de reeks 43 omgevormd was naar dienstwagen ES. (Tijdens de open-deurdagen in de Cent. Werkplaats Mechelen stond die wagen trouwens tentoongesteld voor het publiek).



*De motorwagen ES401, ontstaan uit de 4307. Foto C.W. FM
Open-deur 05.05.1985 (jm).*

Het is de bedoeling om een twintigtal soortgelijke ombouwingen te laten gebeuren in de CW Mechelen. De ombouw van de 4307 naar motorwagen ES (ES401) stond als prototype voor het bepalen van de werkzaamheden, kostprijs, vaststellen van de tijdslimieten ed. Men mag wel stellen dat de ombouw geslaagd kan genoemd worden. Al is het nieuwe onderhoudsrijtuig dan geen nieuwbouw, toch is de volledige binnenuitrusting vernieuwd. Van alle motorwagens welke tot op heden in dienst waren is geen enkele zo ruim van interieur. Er is voorzien in een goed ingerichte eetzaal wat vooral de hygiëne tijdens het schaftuur ten goede komt. Voor het onderhoud van de bovenleiding werd een volledig nieuw hydraulisch platform op het dak ingebouwd, welke niet alleen kan stijgen of dalen, maar eveneens draaibaar is opgesteld. Over de volledige lengte van de motorwagen zijn loopbruggen aangebracht waardoor met verschillende ploegen een grotere afstand kan overbrugd worden. De lengte van deze motorwagen bedraagt maar liefst 23m80 tegenover 15m90 voor de vroegere typen 49 waarvan nog enkele wagens in dienst. (--10m05 voor typen ES101/106 -- 12m47 typen ES201/212 --)

Het eerste VIERLEDIGE MOTORSTEL 806 heeft zopas (01.08) de werkplaats Mechelen verlaten in de nieuwe IC- kleuren, Purperrood (bordeaux) versierd met witte banden langszij. Op de kopvlakken werden twee gele zichtbaarheidsbanden aangebracht waarvan de bovenste doorloopt tot aan de deur van de stuurpost. In deze band werden ook de nummers van het stel aangebracht. Zij zijn van het type UNIVERS 65 BOLD, het model dat trouwens ook al gebruikt wordt op de lokomotieven van de reeks 21 en in de toekomst algemeen zal worden toegepast. Wel zijn de cijfers kleiner van afmetingen, dezelfde grootte als dewelke gebruikt werden bij de motorstellen BREAK (301 - 440). Dit motorstel werd tevens ook uitgerust met het nieuwe T.B.L.- systeem waarbij een magnetische overbrenging plaatsvindt tussen bakens aangebracht tussen het spoor en de lokomotief of stel. (Nu door middel van krokodil en borstel).



Het stel 806 (in de nieuwe IC-IR kleuren) tijdens proefrit voor het afstellen van het TBL (transmission balise locomotive) - systeem. (+AM753). fto: Aarschot 03.07.1985 (jm).

Steeds verder buitendienst stellen van het dieselpark.

De afbouw van het dieselpark is reeds grotendeels gestart. De reeks welke het eerst aan de beurt kwam was de reeks 60/61. Maar ook andere diesellokomotieven waarvan de herstellingskosten niet langer meer verantwoord zijn worden naar de schroothoop verwezen. Dit kan naar aanleiding zijn van een overkomen ongeval, maar ook wanneer de lokomotief naar de centrale werkplaats verstuurd wordt voor grote herziening en men aldaar grote gebreken vaststelt welke dure herstellingen met zich meebrengen. Zo werden reeds lokomotieven van verschillende reeksen buiten dienst gesteld. In het nummer 3-84 van PROV- KOERIER (1984)

werd een lijst gepubliceerd met de reeds buiten dienst gestelde diesellokomotieven. Ook in de toekomst zullen nog verschillende diesels "bp pensioen" gesteld worden. Deze buiten-dienststellingen zijn opgenomen in een planning gespreid over een periode van 5 jaar (1985 / 1990).

Op 1 januari 1985 bezat de NMBS nog 411 diesellijnlokomotieven. Tegen 1990 zullen er nog 207 overblijven. Van de rangeerdiesels zullen er 14 afgeschreven worden. Hierna de planning voor het buiten- dienst stellen van de diesellokomotieven (Lijndiesels en rangeerdiesellokomotieven). Ook wat betreft de dieselmotorwagens de zogenaamde autorails zijn buitendienststellingen voorzien in de komende jaren Momenteel zijn er nog 66 autorails in dienst. Hiervan zullen er 37 buiten dienst worden gesteld in dezelfde periode. (Zie planning van de buitendienststelling motorwagens hierna).

Voor de vervanging van de afgeschreven lokomotieven in de rangeerdienst hoopt de NMBS tegen 1987 /1988 een 15- tal nieuwe rangeerlokomotieven te kunnen bestellen. Rond dezelfde periode (1986/87) willen de spoorwegen 2 reeksen van 20 autorails bestellen, welke dan de diensten zouden verzekeren op de nevenlijnen. Hierdoor zouden alle oudere reeksen dan buiten dienst komen. Over het (eventueel) vervangen van lijndiesels door nieuwe typen is er in het plan niets voorzien.

PLANNING VAN DE BUITEN-DIENSTSTELLING LIJNDIESEL- EN RANGEERLOKOMOTIEVEN PERIODE 1985 - 1990.																						
JAAR	LIJNDIESELLOKOMOTIEVEN									JAAR	RANGEERLOKOMOTIEVEN											
	51	52	53	54	55	59	60	61	62 / 63		70	71	72	73	74	75	80	82	83	84	85	91
1985							31	8		1985			4									
1986				3		18	22			1986												
1987			7*	3		15			30	1987						5						
1988	5						5		15	1988								5				
1989	5								16	1989												
1990	5				10				6	1990												
TOTAAL	15		7*	6	10	33	58	8	67	TOTAAL	0	0	4	0	0	0	5	0	5	0	0	0
* lokom.reeks 52/3 niet voorzien van een vlottende cabine.																						

* lokom. reeks 52/3 niet voorzien van een vlottende cabine.

PLANNING VAN DE BUITEN DIENSTSTELLING AUTORAILS 1985-90					
JAAR	43	44	45	46	49
1985		1		1	1
1986	25			9	
1987					
1988					
1989					
1990					
TOTAAL	25	1		10	1

In dezelfde periode zullen ook de oudste reizigersrijtuigen verdwijnen. het gaat hier om de rijtuigen K1 en M1 voor het binnenverkeer en de rijtuigen I1 en I2 voor het internationaal verkeer.

De afgeschreven rijtuigen worden stelselmatig vervangen door nieuw geleverd materieel. (Zie de leveringen van de rijtuigen M4 en de op stapel staande bestelling van 130 rijtuigen van het type dubbeldek, M5 welke in

twee reeksen van elk 65 eenheden zullen afgeleverd worden. Hieronder de vooropgestelde planning voor het uit dienst nemen van de rijtuigen. Na de ingreep blijven er 121 rijtuigen voor int. dienst en 1589 rijtuigen voor binnenverkeer over.

PLANNING VAN DE BUITENDIENSTSTELLING VAN REIZIGERSRIJTUIGEN												
BINNENVERKEER									INTERNATIONAAL VERKEER			
JAAR	K1	K2	K3	M1	M2	M3	M4		I1	I2	I4	I6
1985				147								
1986												
1987	95			140								
1988									73	38		
1989												
1990												
TOTAAL	95	0	0	287	0	0	0		73	38	0	0

150 jaar spoorwegen in België ...

... EN HOE HET VERDER GING MET ONZE GEVIERDE NA DE EERSTE WEEK ... EEN INDRUK ...

Dat de stations voor de gelegenheid van de 150e verjaardag ook hun beste beentje voorzetten spreekt vanzelf. Niettegenstaande besparingsmaatregelen allereerste worden in de acht belangrijkste stations opendeurdagen gehouden. En dat zelfs met beperkte middelen iets degelijks op punt kan worden gesteld mogen blijken uit het feit dat elke manifestatie het bezoeken overwaard was en dat de inspanningen door het publiek werden gewaardeerd. De trein en de spoorweg blijven immers boeien.

Op 31 mei en 1 juni hielden de stations HASSELT en BERGEN open-deur. In Hasselt was er natuurlijk de EXPO-trein, maar ook een materieelstentoonstelling. Men trof hier de diesellokomotieven 5168, 7357 en de elektrische lokomotief 2119 aan. Een break (385) was ook van de partij, terwijl de bezoekers de gelegenheid geboden werd een ritje met een andere break (400) mee te maken welke pendelde tussen het station en de werkplaats.

In het station BERGEN was de materieel - show om plaatsgebrek in het station eerder beperkt gehouden. Men vond er wel de elek.lokomotief 2913 terug naast een diesel van de reeks 60 (6040). De Franstalige EXPO- trein was ook opgesteld. Deze beperking werd dan weer ruimschoots aangevuld met een tentoonstelling van vrijetijdsbesteding door de spoormannen. Hier kon met allerlei vroegere affiches terugvinden, naast verschillende modelspoorwegbanen en maquettes. Geleide bezoeken aan de Verdelers ES, de verschillende groepsdirecties en het Dispatchingscentrum stonden ook op het programma.

Een week later, 7 en 8 juni was het dan de beurt om een blik achter de schermen te werpen in het station CHARLEROI ZUID. Naast de steeds aanwezige EXPO- trein was ook hier de elektrische lok 2913 tegenwoordig. Verder stond de 6271 tentoongesteld naast een lokomotief reeks 27 en een break- stel. Plaatselijke manifestaties vulden het geheel aan. Zoals de voorstelling van onderhoudsgereedschap B.

Op 8 juni reden door de Antwerpse Haven de speciale reizigerstreinen af en aan. Niet minder dan 5 treinparsen werden ingezet. Dat het een succes werd mag blijken uit het feit dat niet minder dan 5000 mensen van de gelegenheid gebruik hebben gemaakt om eens op een andere wijze de haven te bezoeken. Voor deze ritten werden niet minder dan 14 vierledige motorstellen ingeschakeld !

Deze ritten, waarvan de dienstregeling werd gepubliceerd in ons vorig nummer, bestonden uit volgende stellen : ritnummer

	E17214	= 807 + 827 + 813
	E17214bis	= 830 + 816 + 817
(in de terugrit vanaf Stocatra werden	E17216	= 809 + 837 + 833
deze ritnummers resp. 17215, 17215bis,	E17216bis	= 840 + 814 + 836
17217, 17217bis en 17219.)	E17218	= 825 + 805

's Zondags 9 juni en 's maandags 10 juni vierden NAMEN en GENT ST.- PIETERS feest. Namen had er inderdaad een echt FEEST van gemaakt, het moet gezegd ! Op spoor 1 stond de EXPO, terwijl op de doodsporen kant Charleroi traktiematerieel stond opgesteld. Men trof hier de lokomotieven 2913, 2341, 2602, 2119 en zopas omgebouwde 5212 aan. Daarnaast was ook dienst Baan vertegenwoordigd met onderhoudswerktuigen (Duomatic 08-32 DN, traktor 9158 met 2 goederenwagens). Ook dienst M. liet zich niet onbetuigd door het opstellen van de nieuwste lichtingskraan ABT- GOTTWALD (214.3.84.00). Langs de kant Dinant stond de nieuwe schooltrein ES opgesteld. We zagen hier de rijtuigen 12058 (60 88 80 69 103-5), 12011 (60 88 80 69 101-9), 12050 (60 88 80 69 102-7) en 12078 (60 88 80 69 104-3). Deze dragen resp. de kenmerken HV1, HV2, HV3 en HV5. Daarnaast werden ook nog verschillende tentoonstellingen georganiseerd in en om het station zoals modeltafels, maquettes, foto's, stationsaffiches en een overweg in werking ...

Gent had voor de gelegenheid een gedeelte van het nieuwe seinhuis opengesteld en hier kon men verschillende spoorwegfilms bekijken, een uiteenzetting volgen over de communicatiemiddelen bij de NMBS, een van de uitgebreidste postzegelverzamelingen bewonderen en stond ook een stand van de Cie Internationale des Wagons Lits. Op spoor 1 stond de Nederlandstalige Expo- trein.

Van 20 tot 22 juni hield de werkplaats dieseltraktie (ondergeschikte wkpl. elekt. traktie) de deuren wagenwijd open voor het grote publiek. Hier bood men de mogelijkheid om een werkplaats in volle bedrijvigheid aan het werk te zien. De rondleiding gebeurde volgens een vaste route welke men naar eigen tempo mocht afleggen. Op het hele parcours stonden er overal specialisten ter beschikking om zelfs de meest onverwachte of de moeilijkste vragen op een bevattelijke manier uit te leggen. Zo kregen we de verschillende bogies te zien van het type 18 (wist u dat de werkplaats van Kinkempois de enigste is buiten Salzinnes waar het mogelijk is om de kast voldoende hoog te lichten om de monomotordraaistellen vanonder te lokomotief te halen ?..), van het type 27, en ook van de verschillende motorstellen (Schlieren en van de Breaks). Even verderop in het werkhuis kon men door de machinekamer wandelen van de verschillende elektrische loks waaronder nogmaals de oudste van de partij was (2913) naast de 2341, 1804 en natuurlijk een van de reeks 27 (hoe kon het anders, Kinkempois is immers de thuishaven van deze reeks !). Na nog een blik op de elektrische motorstellen welke ook door Kinkempois onder handen worden genomen voor kleine herstellingen en het lopende onderhoud te hebben geworpen, kwamen we bij de dieselafdeling. Hier kon men zien hoe de lokomotieven werden gelicht, revisie van de motoren, het uit- en terug inbouwen ervan, het waterpas brengen van de assen van een rangeerlokomotief

reeks 82 en het reinigen van de bogies in een dompelbad. Na het doorlopen van deze ketting in het werkhuis zelf werden we vergast op een openluchtshow van allerhande traktiematerieel en vroegere gebruiksvoorwerpen in verband met de seininrichting, oude bascule en een siemensgestel welke verbonden was met een seinpaal met armen van het twee- standenstelsel. De twee stoomlokomotieven 12.004 en 29.013 waren van de partij en bevonden zich voor een vijftal oude rijtuigen. Voor de liefhebbers gauw even de nummers opgeschreven :

91.001 (gci 2-1-2), 96.556 (gci 3), 93.948 (gci 3) en "L"- rijtuigen 38.005 (50 88 8126 405-7 =AD) en 32.037 (50 88 2026 437-4 =B).

Bij het meer moderne materieel noteerden we de diesellokomotief 5403, welke voor de gelegenheid terug zijn 2 zichtbaarheidsbanden had gekregen en het vleugel- embleem. (Ter gelegenheid van een Zilveren Bruiloft op 8 september 84 werd de "ELISA PULLMAN- EXPRESS op het spoor gezet met Wagons- Lits- rijtuigen tussen Antwerpen Centraal - Libramont en terug. Op het parcours Namen/Bertrix via Dinant werd deze speciale trein gesleept door de 5403. Voor die gelegenheid werd het vleugelembleem terug aangebracht op de kopvlakken van de lokomotief, maar behield deze echter wel de enkele zichtbaarheidsband over de langswanden. Het is nu in het kader van het 150 jarig bestaan van de Spoorwegen in België dat de livrei terug in de originele staat is teruggebracht).

Verder stond ook de rangeerdiesel 8405, uitgerust met sneeuwruimers en een TDE- stel opgesteld (2716 met hv M4 52357 (50 88 2078 357-1) en 58041 (50 88 8178 041-7). Cockerill- Sambre pakte uit met een telegeleide rangeerdiesel met bijkomende traktie-eenheid, een soort 8275 van "den Dam". Omdat een traktiewerk- plaats ook instaat voor het herprofileren van de wielbanden van lokomotieven, rijtuigen en wagens, bood men hier de unieke gelegenheid om een ondervloerdraai- bank in werking te zien bij het afslijpen van de wielbanden. Naast het onder- houd kan de werkplaats ook ter hulp geroepen worden voor het hersporen van materieel na ongeval of voorvallen allerhande. Om hiervan de werking aanschou- welijk in beeld te brengen werden een stoomkraan en de lichtingskraan diesel in volle bedrijf tentoongesteld terwijl zij een gesimuleerde ontsporing van diesel 6081X onder handen namen om deze weer op het (rechte) spoor te plaatsen. Er werd ook het lichtere materieel voorgesteld (in werking) zoals de hersporings- wijzels voor wagens tot 20ton enz. Dat Kinkempois zich moeite noch werk heeft getroost mag zeker blijken uit dit verslag welke lang niet alles in detail kan vermelden. Een resultaat dat er zijn mag en waarop de Luikse Spoormannen trots mogen zijn. Het was een bezoek meer dan overwaard !

Tenslotte was het ook nog verzamelen geblazen in het station Luik (Guillemins) op zaterdag 22 en zondag 23 juni. Omdat het gebeuren plaatsvond op dezelfde data (behalve op zondag= werkplaats gesloten) als de opendeurdagen in Kinkempois, liet Luik een begeleid bezoek in groep toe aan het seinhuis "Blok 45". Het is een "al- relais" seinhuis , wat betekent dat alle bewerkingen en terug- meldingen voor het bekomen van de controle op de verrichtingen over relais lopen en erdoor gecontroleerd worden. Blok 45 is berekend op het indienststellen van een computer welke zal instaan voor het regelen van het treinverkeer. Hier- mee wordt het dan mogelijk dat bij gelijktijdige aankomst van twee even belang- rijke treinen de computer de meest rationele oplossing zal bewerkstelligen en dit volledig automatisch volgens zijn ingebouwd programma. Het is enkel de Adjunct- stationschef welke bij machte zal zijn om aan dat programma enige wij- ziging aan te brengen. Dit gebeurt door het indrukken van nietigingsschakelaars waardoor het programma voor die bepaalde trein wordt uitgeschakeld en de sein- gevers zelf het verdere verloop van de trein moeten regelen door te werken op de klassieke manier door het aanleggen van de betrokken wisselstraten en het open- stellen van de seinen.

Tot zover het overzicht van de voornaamste manifestaties in het kader van het 150 jarig bestaan der Spoorwegen in België. In de vakantiemaanden juli en augus- tus is het vanzelfsprekend iets minder druk. We komen er nog op terug in een volgend nummer.

Laatste berichten.

Op 29 september 85 zal een tweede elektrische verbinding tot stand komen met Nederland. Vanaf die datum zullen de breaks (bestuurd door NS- bestuurders!) de verbinding maken tussen Luik (Gmins)- Visé- Maastricht. De spanningsschei- ding gebeurt ook hier door een "sas" zoals op de lijn 12 tussen Essen en Roosendaal.

**In en rond de
werkhuizen.**

Opgave van het rollend materieel in vertoef in de verschillende centrale werkplaatsen op afsluitdatum 10.08.85.

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN (CW FM)

HLE	Rg / nihil. Ri / 1504 Div./ 1501, 1503	Rg = grote revisie Ri = tussentijdse revisie Div = diverse bewerkingen, wijzigingen, herstellingen 9999 = traktievoertuig reeds in de nieuwe schildering bij inrit.
AR	Rg / nihil. Ri / nihil. Div./ ES401 (ombouw ex-4307), 4002, 4003, 4004, 4005, 4007 (afbraak), 4409 (ongeval), 4001 (CF3V), 4006 (museum)	
AM	Rg / 696, 702 Ri / 304, 310, 819 Div./ 167, 311 (abd), 374, 376, 806 (na ongeval) 422, 414, 372, 419, 301, 387, 272, 329, 378 (wijziging ophanging)	

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES (AC FAZ)

HLE	Rg / nihil. Ri / 2025, 2606 Div./ 2601, 2626, 2753	HLD	Rg / 5136, 5159, 5312, 6248 Ri / nihil. Div. / 5193, 5521, 5534, 5943
HLR	Rg / 7314, 7336, 7401, 8040, 8433, 8440, 8503, 9212 Ri / nihil. Div./ 7003, 7390, 8205, 8323, 8506		
VOOR AFBRAAK / 5161, 5191, 5932, 6009, 6104, 6209, 6308, 6332, 6405			
REEDS AFGEBROKEN / 5920, 5948 (door CW FM) --- 6232 (door AC FAZ)			

Uitritten ➡

Sinds de vorige afsluitdatum (10.05) en 10.08.1985 zijn volgende traktievoertuigen uit de werkplaats(en) gekomen :

HLE	(1) : 2232, 2341, 2349, 2602 (3) : 2380, 2607, 2612 (4) : 1607, 1803, 2362	HLR	(1) : 7001, 7305, 7410, 8240, 8249, 8325, 8437, 8506 (4) : 7503 (reeds geel)
HLD	(1) : 5173, 5186, 5212, 6221, 6311 (2) : 5927, 6291 (4) : 5121, 5152	AR	(1) : 4502
AM	(1) : 042, 044, 068, 503, 527, 675, 687, 806 (nadien terug CW na ongeval!) (4) : 051, 054, 073, 117, 236, 528, 530, 607, 611, 619, 633, 695, 698, 717, 775, 779, 782 302, 304, 306, 351, 425 (2) : 823 (bleef oranje/grijs)		999 = am reeds in de nieuwe IC/IR kleur (bordeaux).

Verwijzingen : (1) Nieuwe huisstijl (HLE blauw - HLD geel - HLD "E" blauw - AM geel kopdeur* - HLR "z").
(2) Bleven groen (HLE HLD AM2) (oranje/grijs voor AM4).
(3) Bleven geel (alleen voor HLE).
(4) Reeds in nieuwe huisstijl bij inrit.

* In de toekomst zullen de am151-270 en 601-782 (am2) alsook am801-844(am4) bordeaux worden geschilderd.

**Levering(en)
nieuw
materieel**

ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN REEKS 21 / levering tot en met 2127 aan BRUSSEL ZUID.

ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN REEKS 03 - AM84 / levering tot en met 435 aan OOSTENDE.

IN ONS VOLGEND NUMMER EEN BIJDRAGE OVER HET REEDS BUITEN DIENST GESTELDE ELEKTRISCH TRAKTIEMATERIEEL NMBS - NIET MISSEN ! -

NIEUWSJES VAN DE MAATSCHAPPIJEN.

M.I.V.A. - ANTWERPEN.

Sedert onze vorige uitgave, zijn de volgende rijtuigen rood geschilderd: 2129, 2130, 2131, 2132, 2133. Verder: 2156, 2157, 2158, 2159.

Voor herschildering staan nu in Schilderswerkhuis: 2160

Voor hernieuwing en herschildering: 2134, 2135, 2136 en 2137, 2086 en 2087. Deze laatste twee waren echter al rood.

Op lijn 2 is op 7 dec. 1985 PCC 2165 verschenen. Hij deelde de dienst met PCC 2140. Alle overige rijtuigen waren rood.

Lijn 3: Op ma. 13 jan. 1986 was PCC 2151 in dienst op lijn 3. Dat valt op, omdat normaal op lijn 3 slechts rode rijtuigen dienst doen. De rijtuigen die nog niet rood geschilderd zijn, zijn de volgende: 2138 - 2139 - 2140 - 2141 - 2142 - 2143 - 2144 - 2145 - 2147 - 2148 - 2149 - 2150 - 2151 - 2152 - 2153 - 2154 en 2161 - 2162, 2163, 2164 en 2165.

Hoofdzakelijk kan men ze zien op de lijnen 7 en 12. Uitzonderlijk ook nog eens op andere lijnen, zo bv. reden op 28 januari 1986 de 2138, 2151 en 2164 op lijn 11. De vorige dag, 27 jan. dus, reed de 2138 op lijn 15, en de 2164 op lijn 10

Voor wie daar belang bij heeft, of wie er belang in stelt, weze gezegd dat eind februari 1986, lijn 3 zal vervangen worden door een busdienst, tussen Merksem en Sportpaleis, voor de duur van ruim een jaar. Dit ten einde de tunnelmonding op de brug van het Albertkanaal te kunnen bouwen. Het is de bedoeling van lijn 3 zo vlug als mogelijk in dienst te nemen door de tunnel naar de Linkeroever. De andere lijnen, 10, 12 en 24 zou minder dringend zijn. Het is ondertussen welbekend dat men op het stadhuis weer spinnewebben onder de schedel verbergt. Ineens gaat men niet meer akkoord met de aanleg van tramlijnen op de Linkeroever. Er moet niet één boom worden omgehakt, maar toch wordt dat weer als een argument naar voor gebracht, samen met nog veel andere onzin. Men gaat nu een enquête instellen onder de bewoners van de L.O., met twijfelachtige vragen en men probeert weer eens de mensen te beïnvloeden. Het stadhuis heeft ook een oplossing: Pendelbus. Het is wel duidelijk wat die vetbetaalde inktverspillers van openbaar vervoer kennen! De Croo zegde nochtans op de officiële opening van de werf, in februari 1983, dat het kleinste kind wel begreep dat er geen miljarden in de grond worden gestopt, om dan op L.O. de steven te wenden en terug te rijden. Was Mr Cools en C° dan doof, of had hij er eentje te veel op?

MIVA heeft een reeks van 50 bussen in aanbouw, en die zijn nog nooit zo nodig geweest als vandaag. De Brusselaarkes doen het goed, en dat zijn, op technisch vlak, nog nagenoeg te beste, maar die hebben dan weer niet veel gereden tot nu toe. De 1001 is op dit ogenblik nog steeds de enige bus van de nieuwe reeks, die al in Antwerpen is. Tegen einde februari zouden er tien moeten zijn, en dat is zeker wel nodig als lijn 3 gedeeltelijk op bussen wordt overgeschakeld.

De MIVA is begonnen met controleurs in te zetten, om het zwartrijden tegen te gaan. Als een tram stopt worden door twee of drie controleurs de uitstappende reizigers om hun kaartjes gevraagd, of de deuren blijven gesloten, en de controleur begint van voren af zijn inspectie.

Er zijn weer geruchten in omloop, als zou de MIVA lijn 11 definitief in de tunnel willen stoppen! Lijn 24 zou dan afgeleid worden naar de Melkmarkt. Of dat een goede oplossing is? Oordeelt U zelf maar: voorzien is dat lijn 10 ondergronds zal eindigen onder het Rooseveltplein, en dan zou lijn 11 bovengronds blijven rijden, om reizigers van lijn 10 en andere, verder naar de oudstad te brengen. Maar als lijn 11 definitief gaat duiken, wat dan? En wat blijft er over van die eens zo lange én belangrijke lijn 24? Lijn 10 uit Deurne-centrum, en lijn 24 uit Deurne-zuid gaan dan allebei tot het stadscentrum en daarmee uit! Logisch?

De bussen 570, 571, 573, 575, 602, 603 staan buiten dienst in afwachting van sloop. Vanaf de komst van de nieuwe bussen, waarvan men er nogmaals 30 wil bijbestellen zal vloot 551 t/m 610 op de schroothoop belanden, tenzij weer één of andere zigeunerkoning er interesse voor heeft. Ab 531 is voorbehouden voor het Antwerps tram- en autobusmuseum van Edegem.

BUORTSPOORWEGEN WEST-VLAANDEREN.

De doortrekking naar station De Panne, van tramlijn 2, is al zolang uitgesteld, dat men zich gaat afvragen of er nog wat van komt? Nu blijkt men weer zover te staan dat men alle hoop stelt op einde 1986. Men zou weer eens tot een goed akkoord gekomen zijn. Hopelijk is dat zo, want met De Croo weet je maar nooit, en wie weet: wie komt er na hem? Doorduinen jongens! Overigens is de "draak van Nieuwpoort" altijd nog niet losgelaten. Dat zou in elk geval tegen het nieuwe badseizoen gebeuren. Iemand krijgt hier weer zijn zin, hoe tegenstrijdig dat ook wezen mag. En de reiziger? Die zijn er niet lang meer! Dan kunnen wij weer gaan klagen, of zijn wij geen volk van klagers? Of van sukkelaars?

TREFPUNT PROV.

Wij vinden het jammer, maar er is geen PROV-Trefpunt meer! Inderdaad, even voor het jaareinde ontvingen wij van de MIVA een brief, die het einde van onze winkel betekende. Wij kunnen er om treuren, oplossen doet dat echter niets. Wij zullen zien hoe de vereniging in de toekomst evolueert, en eventueel naar een nieuwe start uitzien. Diegenen echter die hun boeken langs ons betrokken, zullen wij trachten in de toekomst, net zoals vroeger, voldoening te schenken.

PROV-VERGADERINGEN.

Zoals voorheen worden ook in 1986 de maandelijkse vergaderingen gehouden op de VIJFDE VRIJDAG van de maand, in het lokaal "Blazoen", Osystraat 5, 2008-Antwerpen.

Vrijdag 28 februari, vr.25 april; vr.23 mei, vr. 27 juni; vr. 22 augustus; vr.26 september; vr. 24 oktober, en vr. 28 november.

Dit zijn de maanden waarop de vergadering op de Vierde vrijdag valt, en a.u.b. de vierde vrijdag is NIET de laatste vrijdag!

De niet genoemde maanden: De vierde vrijdag van maart is Goede Vrijdag, paasvakantie, en dus wordt de vergadering verschoven naar vr. 21 maart. In december valt die vierde vrijdag op tweede Kerstdag, en wordt dus bijgevolg verplaatst naar vr. 19 december. 1986. In de maand juli is er geen vergadering.

BOEKBESPREKING.

Naar jaarlijkse traditie verscheen ook nu weer bij De Alk B.V. te Alkmaar, het werkje TRAMS 1986, van de hand van Gerard Stoer. De verzorging is zonder meer fijn te noemen, en de kwaliteit van de foto's en het papier haast onberispelijk. België wordt rijkelijk verzorgd, en stijl en benadering is bevredigend. De laatste jaren is er een gevoelige verbetering wat werkelijkheid en objectiviteit aangaat. Het maakt het geheel aanvaardbaar. Het formaat is gelijk aan dat van de vorige jaren, en de prijs - 270 fr - is niet te duur. Om op de hoogte te blijven van het tramgebeuren in Europa kunnen wij dit boekdeeltje slechts aanbevelen, en graag!

Het spoorweggebeuren in Europa wordt, naar jaarlijkse traditie, behoorlijk uit de doeken gedaan in een gelijkwaardig boekdeeltje van dezelfde uitgever, "SPOORWEGEN 1986", van de hand van Gerrit Nieuwenhuis, een vertrouwde naam op dat gebied. De auteur heeft als spoorwegkenner een naam te verdedigen, en dat doet hij m.i. met veel brio. Dit werk omvat 128 blz. met geplastificeerde koft, en is uitgevoerd op hoogglanzend papier. Het formaat is, evenals het vorige werk, 13 x 18 cm. De prijs : 260 fr. Sterk aanbevolen! Er is naar goede gewoonte, een overzicht land per land, met een systematische bespreking, wat een klaar overzicht veronderstelt.

ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM - EDEGEM.

Door het laattijdige verschijnen van dit nummer, zien wij ons wel verplicht meteen een overzicht te geven van de bewakingsbeurten die aan onze vereniging zijn voorbehouden. Het lijdt geen twijfel dat wij, zoals voorheen, beroep doen op uw medewerking aan dit initiatief dat alleen door inzet van ons allen tot een sukses kan leiden. 1986:

PROV verzekert de bewaking op volgende dagen: za.19 en zo. 20 april; do. 8 mei, za.10, en zo. 11 mei; za. 7 en zo. 8 juni; za.12, en zo 13 juli; za. 9, zo. 10 en vr.15 augustus; za. 13 en zo. 14 september, en za.11 en zo. 12 oktober, en ten slotte za.25 oktober 1986. Wie daar nu vlug een datum uitkiest kan dat schriftelijk of telefonisch melden aan de voorzitter of de sekretaris. Vluiggere reactie, vluiggere oppuntstelling!

Wij verwachten, voor de goede orde, minimum 2, maar liefst drie personen per bewaking. Wees erbij, moeilijk is het helemaal niet, maar wel voldoening schenkend.

KALENDER 1986.

Zoals elders reeds gezegd, zien wij ons genoodzaakt om financiële redenen, de kalender van dit jaar in omvang te beperken. Spijtig! Natuurlijk is het de bedoeling om volgend jaar weer op 12 bladzijden te verschijnen, maar daar vragen wij dan toch om enig begrip.

Indien U beschikt over goede, scherpe zwart-wit foto's stel er dan eens een mooie ter beschikking. Kleurenopnamen komen niet aan bod! Wel dient U plaats en datum te vermelden, en de foto moet eigen werk zijn. Door inzending verklaart U zich akkoord met publikatie door PROV, zelfs meermaals, tenzij U na de eerste publikatie, het publikatierecht schriftelijk intrekt. Maar dat is dan al voor 1987. Kom er echter toch maar al mee voor de dag.

Voor 1986 is er dus een uitgedunde uitgave, maar hopelijk beleeft U er genoegen aan. Toch dient U te weten dat de kalender geheel op vrijwillige basis wordt verstrekt, en dat zulks géén verplichting is vanwege ons! Het is goed dit even te herinneren. Nochtans vragen wij niet beter dan elk jaar te kunnen verschijnen, zelfs met meer dan 12 bladzijden, en hopelijk wordt dat in de toekomst mogelijk.

VANAF NU

zullen wij trachten in elk nummer van PROV-Koerier een bladzijde te wijden aan gebeurtenissen van vroeger die moeilijk in een volledig artikel te verwerken zijn. In principie beperken wij ons hierbij tot een bladzijde per bijdrage, maar dat is geen onomstootbare regel. De omstandigheden zullen hier zeker een woordje meespreken, en dat kunt U trouwens ook, indien U denkt over merkwaardige gebeurtenissen te kunnen vertellen. O.K?

INHOUD VAN DIT NUMMER: Honderd jaar Buurtspoorwegen:

Honderd jaar Buurtspoorwegen: Geschiedenis van de Kustlijn. [IV]

Zo is het ook nog eens geweest. Gebeurtenissen van vroeger.

Nummering van het spoorwegmaterieel in België [IV]

Aktueel nieuws van bij de spoorbedrijven: N.M.B.S., N.M.V.B. en M.I.V.A.
Vriendenkring ProOV.



Foto slotpagina: Een blik op bijwagen 701 van de Antwerpse Tramwegen,
achter mw. 487, mét koersbord. Later werd ook dit rijtuig
nog verbouwd. De 701 ziet U hier in zijn laatste gedaante.
Foto: Van Witsen, omstreeks 1950. Archief Eigen Baan - Antwerpen-Borgerhout.