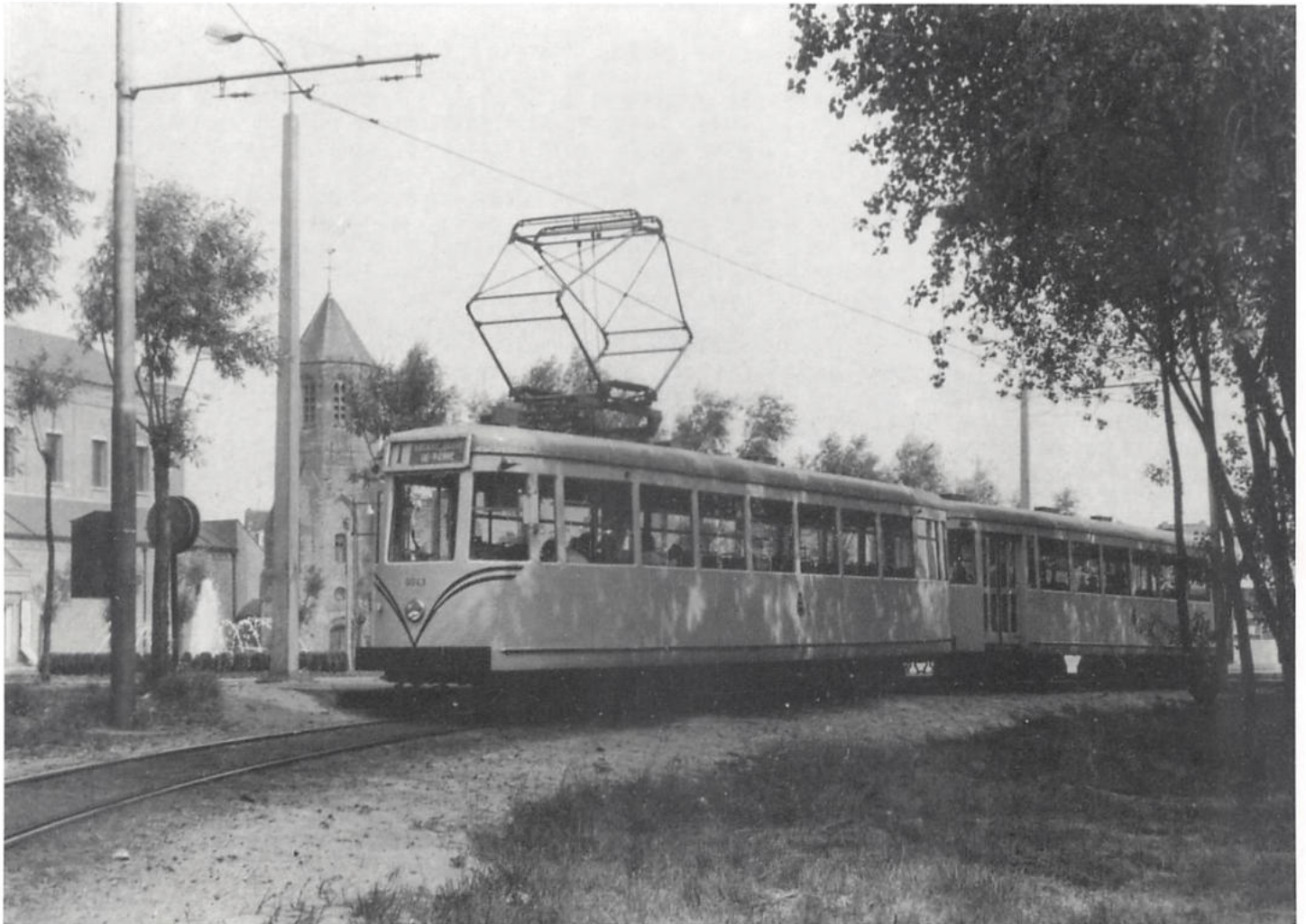


proV koerier

4-85



VERENIGINGSBLAD van de v.z.w. 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 nummer 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: Mw. 9943 op lijn 1 met bw. 19706, Knokke-terminus.
Foto: wo.17 juni 1970 - Archieven 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 .

BIJDRAGE 1986.

Ondanks de sterke verhoging van posttarieven en papierprijzen, en alles wat met administratie te maken heeft, houden wij eraan onze prijzen te handhaven. Sommigen van onze Lezers vinden dat we zulks niet moeten doen, terwijl anderen zeggen dat zulks bewijst dat wij vroeger flink doorgerekend hebben. Wij ontlopen de polemiek, en doen gewoon verder. Onze bijdrage is sedert het eerste nummer ongewijzigd gebleven, ondanks vele moeilijkheden, en zolang als we het kunnen redden, houden wij ons daaraan. Wat wij echter vragen als tegenprestatie is het volgende: Moeilijkheden zijn ons het afgelopen jaar niet bespaard gebleven, met het gekende gevolg van vertraging bij het verschijnen van onze PROV-Koerier. Met dit nummer en het eerste nummer van 1986 zal de vertraging ingelopen zijn. We staan voor een periode met vele onbekenden. Als wij besloten hebben van de vertraging in te lopen en verder te doen, ten bate van degenen die dat van ons verwachten, dan verwachten wij van diegenen die nog niet betaald hebben, dat zij dat nu meteen doen. NU METEEN! Waarom? Wel dat is eenvoudig. Ons blad verschijnt doordat een 300-tal abonnees daarvoor betalen. Die gelden worden integraal aan het blad besteed, en als de kas het toelaat, komt er ook een kalender. Dat is het opzet, en daar hebben wij ons aan gehouden. Zoals U al weet hadden aan het einde van vorig jaar zowat 90 abonnees hun bijdrage nog niet betaald. Het gevolg daarvan was dat wij een gehalveerde kalender moesten uitbrengen. Iedereen die niet opgezegd had, kreeg de kalender en de achterstallige nummers. Toen hebben weer enkele niet-betalers zich in orde gesteld, maar de grote meerderheid nog niet! Enkel en enkele hebben opgezegd met ingang van 1986. Eén zelfs heeft het blad geweigerd! Spijtig, maar dat zijn dingen die gebeuren. Omdat wij moeten werken met uw centen, en omdat die aan het einde van het jaar op zijn, moeten wij beroep doen op uw vlote handeling!

Immers, hoe kunnen wij een begroting maken, en hoe kunnen wij voorzien welke de omvang van het blad zal zijn, en hoe de kalender 1987 er zal uit zien, als wij niet weten wat daar financieel tegenover staat?

Geloof ons echter maar als wij zeggen dat geen enkele frank naar de medewerkers gaat, en dat alle kosten van vervoer, korrespondentie, telefoon en postzegels, ten laste vallen van de staf medewerkers! Dat lijkt ook al nodig om te zeggen, want tussendoor hoor je wel eens van die nauwelijks verholten nijdige opmerkingen van "ze zullen zichzelf geen zeer doen!" Dat doet zeer! Genoeg echter daarover: we doen voort! Mogen wij eens een duidelijk verzoek tot U richten? Wie nog niet betaalde, voor 1985 of/én 1986, zouden zij dat nu een echt dadelijk willen doen? Nee, niet morgen, NU! Om de aangehaalde redenen. Het is écht nodig dat wij een duidelijk overzicht krijgen van waar wij precies staan. Help daar nu even aan mee! Opgelet echter: Dié lezers die al betaalden voor 1986, Dank je wel! maar.. in dit tijdschrift vindt U een stortingsformulier. In éik nummer, ook als U al betaalde! U hoeft zich dan verder geen zorgen te maken, wij hebben uw betaling écht ontvangen! Onze overschrijvingsformulieren zijn onbruikbaar in het buitenland. Toch vindt U er een in uw blad. Leg het dan terzijde. In elk blad wordt er een gestopt, onafgezien of U in binnen- of buitenland verblijft, en of U al betaalde of niet. Dat bespaart ons heel wat tijd door zoekwerk te vermijden. In België verblijvende lezers betalen 500 frank per jaar, en met bijliggende opdracht. Voor Nederlandse abonnees: 26 gulden te storten op onze rekening van de RaBo-Bank, zoals op de voorkaft staat aangegeven. Lezers uit andere landen zenden het geld of de betalingsopdracht aan de voorzitter. Die hebben echter al allemaal betaald, en daar is dus geen enkel probleem! Uw voorzitter achtte het nodig om even uitgebreid uit te wijden over deze zaak. Dank voor uw begrip, en vooral voor uw spontane medewerking, want kleinigheden zoals uitstel van betaling bemoeilijken echt de werking!

uw R. Bastiaens

HONDERD JAAR BUURTSPOORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

KNOKKE.

Alhoewel wat buiten de opdracht van dit artikel, lijkt het toch interessant om even oppervlakkig stil te staan bij het verschijnen (wel erg laattijdig!) van de spoorweg in Knokke. Hoe onbegrijpelijk het ook moge klinken, maar er is in Knokke wellicht geen meter spoor te vinden, waarover geen heftige discussies gevoerd zijn! Anderzijds is het toch zo, dat juist spoor- en tramlijnen van Knokke gemaakt hebben wat het geworden is, en daar kan zelfs een eminente burgemeester, wie dat dan ook mag zijn, geen speld tussen krijgen.

In 1907 ontstond de polemiek omtrent het traject van de lijn en de plaats van het station. De discussies werden in alle hevigheid gevoerd door voor- en tegenstanders, en alle mogelijke punten vóór en tegen, werden op hun waarde gewogen. Een bijdrage uit het Brugsch Handelsblad in januari 1971, wijdt uitvoerig uit over deze strijd. Een groep was voorstander om het station in het centrum van Knokke te brengen, ongeveer waar nu het plein voor het gemeentehuis ligt. Dat lokte een golf van protesten uit van een minstens even sterke groep tegenstanders, en de bekvechterij kwam op volle toeren.

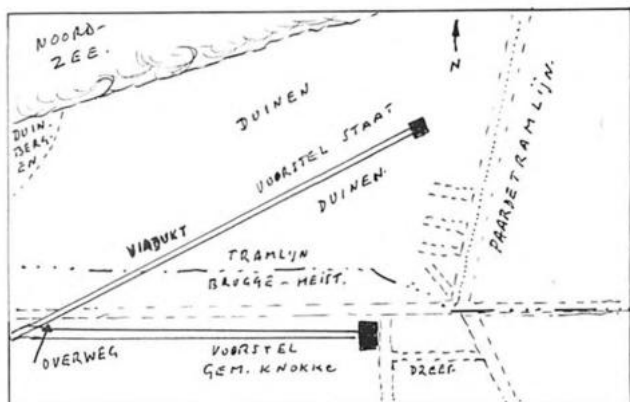
Tot deze laatste groep behoorden ongeveer alle Knokkenaren, en uiteindelijk leidde al dat geknok tot een overwinning van Knokkenaren om en voor Knokke. Het gevolg is dat het station kwam, ongeveer waar het nu nog staat. Het pleit was wel beslecht, maar blijkbaar nog niet gewonnen, want het zou toch nog 1920 worden voordat het station er kwam, en zelfs toen moesten de overwinnaars nog genoeg nemen met een voorlopige, houten barak. Toen het "échte" station er kwam, schreven wij al 1932!

De voorstanders van het station van Knokke op de huidige plaats, hadden door het bouwen van een kopstation buiten de stad, niets anders op het oog dan te zijner tijd de lijn te zien doortrekken over Zelzate naar Antwerpen, en op die manier, langs de IJzeren Rijn, in rechtstreeks contact te komen met Duitsland. Later is die droom niet in vervulling gegaan. Toen Knokke in 1932 een echt station kreeg, verzwoon de eigenlijke, verjaarde diskriminatie.

Tijdens de tweede wereldoorlog kreeg Knokke harde klappen te verduren in de bevrijdingsperiode, en werd het vrij nieuwe station, vrijwel geheel vernield. Na de wereldbrand, ontstond het huidige station, waarvan de vleugel langs de zeekant nog een overblijfsel is van het vooroorlogse gebouw.

De tekening links geeft de plaats aan van de plaats waar men het Knokse spoorwegstation heeft gedacht in 1907.

Foto hieronder: het houten station van Knokke dat in 1920 werd opgericht, bij de sloping in 1932. Archieven "Eigen Baan" - Antwerpen-Borgerhout.



OOSTENDE.

Keren wij echter terug naar Oostende, en zelfs nogal ver, want over de stadslijnen van deze badstad hebben wij het nagenoeg nog niet gehad. In Oostende was er al vroeg een primitief vervoer van badgasten. Daar zorgden de hoteliers wel voor. De stad en de N.M.V.B. echter lieten zich evenmin onbetuigd, en van bij het ontstaan van de stoomtramlijnen naar Veurne en Blankenberge zorgde men voor een stadsdienst met stoom. Bij ons weten was dat de enige stad in de zeer grote omgeving waar zulks bestond. Dat hield natuurlijk verband met de beperktheid van het net en de afwezigheid op dat ogenblik van ieder geldig alternatief in die dagen. Er bestonden wel paardetrans, maar daar wenste Oostende blijkbaar geen gebruik van te maken, om een ons onbekende reden, of waren er begrijpelijke duidingen waarom de mogelijkheid niet onder de loep werd genomen? Het antwoord laten wij aan U over. De opening van de stadslijn gebeurde op 5 juli 1885, dezelfde dag dat stoomtrams gingen rijden tussen Oostende en Middelkerkedorp, het ontstaan van de eerste tramlijn langs de kust en in België, tenminste voor wat de N.M.V.B. betreft.

Deze stadslijn was enkel in uitbating tijdens het badseizoen. Er waren tevens momenten dat zij slechts in uitbating was tussen Klein-Parijs en de Visserskaai, langs de Alfons Pieterslaan. Aan Klein-Parijs was de aansluiting verzekerd op de stoomtram van Oostende naar Nieuwpoort en Veurne. Het moet echter wel duidelijk worden gesteld dat er van een échte stadsdienst eigenlijk geen sprake was, en wel om de volgende redenen: a) beperkte uitbating in de tijd;

b) beperkte uitbating in de ruimte; beperking in de tijd, wegens het feit dat alleen tijdens het badseizoen werd gereden, en beperking in ruimte vanwege de zeer korte netlengte waarop het gebeuren van de stadslijn zich moest ontplooiën. In feite was de stadslijn eigenlijk een lus doorheen de stad, die zichzelf kruiste bij het kruispunt Klein-Parijs, en die, nuchter bekeken, toeliet van de lijnen van Veurne en Blankenberge, om te sporen naar die van Diksmuide en omgekeerd. Dat staat echter buiten beschouwing, want in werkelijkheid deed dergelijke wisseling zich niet voor vanwege de lijnsgebondenheid van het ingezette materieel.

DE AKKUMULATORENTRAMS.

Brussel kende al elektrische Buurtspoorwegtrams, en de private lijn Elsene-Boendaal werd bediend met elektrische rijtuigen zonder bovenleiding, nl. akkumulatorentrams. De nieuwe lijn die in aanbouw was en waarvan Kolonel North de aanvoerder was,

zou over korte tijd gaan rijden met elektrische trams met bovenleiding. Daar op vele plaatsen gemopperd werd tegen de bovenleidingsmasten, en tegen het spannen van een luchtlijn wilde men in Oostende wel eens wat anders proberen. Een tram zonder bovenleiding, zonder draden en zonder rook. Dat bleek de ideale oplossing om er de elektrische lijn van North mee te lijf te gaan! Het opzet kon doorgaan als een staaltje van toenmalige milieubescherming. Men had er wel de mond niet van vol, maar het kwam toch te pas. Milieuproblemen waren er toen nog niet, dus tijd om er te scheppen. De toekomst echter zou kolonel North in het gelijk stellen, maar goed, dat belette toch niet dat met ingang van 1 juli 1897 de eerste akkumulatorentram zijn feestelijke intrede deed in het stadsbeeld van Oostende, en wel op wat men toendertijd dé stadslijn noemde. De rijtuigen reden met akkumulatoren, een elektrische aandrijving, geleverd door batterijen. De verlichting was elektrisch, weer een nieuwigheid voor die tijd. De batterijen werden opgeladen in de stelplaats, waar een speciale zaal voorzien was voor die behandeling. De stadsdienst mocht dan al een verbetering zijn, dat was toch nog niet van aard om het ganse jaar te rijden, en alleen tijdens het badseizoen werd er gereden. Waar in de beginperiode van de tram veelal op enkel spoor gereden werd, kwam men stilaan tot de overtuiging dat voor een vlot verloop van de dienst, spoorverdubbelingen noodzakelijk waren, vooral op stadsnetten. In Oostende vingen deze spoorverdubbelingen al vroeg aan, en zo kreeg de Zuidlaan, de huidige Alfons Pieterslaan, al dubbelspoor in 1899. Tot dan lag het enkelspoor er tegen de stoepwand langs de zee kant. Gaandeweg trachtte men overal de sporen te verdubbelen, met het oog op de te verwachten uitbreidingen. In die zin betekende spoorverdubbeling alleen maar voordeel. De stadslijn die tot dan toe langs het Gemeenteplein (nu Leopold I-plein) en zo via de Torhoutsesteenweg had gereden, reed vanaf 1900 langs het Gemeenteplein en de Rogierlaan naar de Zuidlaan. In 1904 echter werd de Rogierlaan weer verlaten, en keerde men terug naar Klein-Parijs. In 1905 ging de Kustlijn over in handen van de C.F.O.B.E., en meteen kwam er ook verbetering in de stadsdienst. Weliswaar werd buiten het seizoen nog niet het ganse traject bereden, maar tijdens de winter bleef de lijn in dienst tussen Klein-Parijs en het Waterhuis, tegenover het station. Ondertussen echter was de tijd wel rijp geworden voor meerdere stadslijnen, en zo ontstond als eerste na wat we de échte stadslijn zouden kunnen noemen, de lijn naar Slijkens. Deze lijn bestond al, als onderdeel van de dorpenlijn van Oostende naar Blankenberge, via Slijkens, en Bredene-dorp, en toen nog met stoomtrams

bediend. Volgens Jos Neyens (+) werd de lijn bediend met akkumulatorentrams, met ingang van 1 juli 1897. Daarover bestaat echter enige twijfel, want volgens andere bron nl. dhr. R. Vancraeynest, waren er op die datum slechts vier akkumulatorentrams ter beschikking, en het lijkt ons weinig waarschijnlijk dat de stadslijn het tijdens het hoogseizoen met drie trams moest stellen, en één tram op de lijn naar Slijkens. Uitgesloten lijkt het echter niet.

De lijn naar Slijkens volgde, zoals gezegd, bestaande sporen, maar werd dus aanvankelijk bediend met akkumulatorentrams. Van lijnnummering was er op dat ogenblik nog maar weinig te zien, ook niet op de stadsdiensten. De reisen stonden toen aangeduid op de panelen op de zijkanten van het dak. Daarop blijkt uit foto's uit de jaren twintig én vroeger, dat de lijn naar Slijkens de tekst vertoonde: Oostende - Maria-Hendrikapark - Haven-Slyckens, tekst op één lijn aangebracht.

Later, in 1928 en mogelijk al vroeger, toen de lijnen al wél genummerd waren, was er voor de lijnen 3 en 4 slechts één gemeenschappelijke plaat voorzien, met de tekst op één lijn: Marie-Joséplein, Statie - Voorhaven - Phare of Slykens. Later, toen men meer taalbewustheid kreeg, en wellicht onder druk van de omstandigheden, paste men het woord Vuurtoren toe. Aan de andere kant van het rijtuig kwam dan de franse tekst voor. Voor- en achteraan: niets! Uit oude postkaarten blijkt dat de lijnen naar Westende en naar Knokke al vrij vroeg een lijnnummer - 2 en 1 - droegen. Gewoon op vierkante lijnnummerbordjes, zonder tekst. Vanaf omstreeks 1922 worden de lijnen genummerd, en ontstaan in Oostende de lijnen: 3 naar de Vuurtoren; 4 naar Slijkens en 5 voor de échte stadslijn. Later zal men in Knokke het nummer 6 toekennen aan de stadslijn, het nummer 7 aan de lijn Koksijde-Bad - Koksijde-dorp - Veurne, 8 aan de lijn Veurne - De Panne, en ten slotte 9 aan de lijn Oostduinkerke-Bad - Oostduinkerke-Dorp - Koksijde-Dorp - Veurne. Lijn 10 wordt Knokke - Brugge, lijn 11 Brugge-Heist; en lijn 12 wordt dan de stadslijn van Knokke. Hier zijn we echter wat vooruitgelopen op de tijd, en voor deze ontwikkelingen moeten we nog even geduld oefenen. In onze volgende bijdrage komen wij terug op het ontstaan van lijn 3 in Oostende, want die hebben wij nu zijdelings genoemd, zonder er verder stil bij te staan. Deze lijn is ten slotte een échte stadslijn van Oostende, gewoon omdat ze het stadsgrondbedrijf niet verlaat, en een schakel vormde tussen het stads- en een handelscentrum waar veel Oostendenaren -Ploaten!- hun boterham kwamen verdienen.

Hierover dus meer in ons volgend nummer!



FOTO BOVEN: Het in juli 1932 geopende station van de NMBS in Knokke, ter vervanging van de houten konstruktie.

FOTO MIDDEN: Het Albert I plein in Knokke, met rijtuig 9020 in dienst op de stadslijn, die toen lijn 6 heette.

FOTO ONDER: Van Iseghemlaan - Oostende, met akkumulatorentram nr 3, in dienst op de stads-ringlijn.

Foto's: Archieven Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.

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



AFSLUITDATUM 10.11.1985.

Elektrisch Traktiematerieel reeds buiten dienst gesteld.

In ons nummer 3/85 schreven wij dat in het volgende nummer van PROV- KOERIER de reeds buiten dienst gestelde ELEKTRISCHE TRAKTIEVOERTUIGEN zouden behandeld worden... Wel hier zijn we er mee !

TYPE REEKS	NUMMER	D A T A			UIT GESCHR.	REDEN - OPMERKINGEN.
		VOORVAL	P.V.			
121	121.001	---.---.---	---.---.67	---	---	Destandardisatie reeks ingevolge veelvuldige problemen met de JH met 3 nokkenassen.
	121.002	---.---.---	---.---.67	---	---	
	121.003	---.---.---	---.---.67	---	---	
29	2902	---.---.67	---.---.67	---	---	Destandardisatie reeks-hlnr 101002
	2914	---.---.67	---.---.67	---	---	" " -hlnr 101014
	2901	---.---.68	---.---.68	---	---	" " -hlnr 101001
	2918	---.---.68	---.---.68	---	---	" " -hlnr 101018
	2919	---.08.70	---.---.70	---	---	" " -hlnr 101019
	2915	01.07.72	---	---	---	Ongeval St.- Martin met E47308.
	2917	---.06.73	---	---	---	HS voor verwarmingsonderdelen.
	2916	---.01.74	---	---	---	HS voor onderdelen.
	2903	---.---.80	25.02.83	01.04.83	---	Ongeval Monceau.
	2911	---.---.83	25.02.83	01.04.83	---	Waterinsijpeling dak Brussel Zd.
	2904	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	Destandardisatie reeks.
	2905	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2906	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2907	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2908	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2909	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2910	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2912	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
	2913	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	" "
						deze lokomotief zal bewaard worden voor het museum (?).
	2920	---.---.---	23.10.84	01.12.84	---	Destandardisatie reeks.
24	2401	---.---.---	---.---.---	---	---	Terug hernummerd naar reeks 23 nr 2383 (=ex. 123.083) Proeflokomotief voor ontwerp r. 20
25	2515	25.03.74				Hernummerd reeks 25.5 / 2551
	2516	04.03.74				" " " 2552
	2517	07.11.74				" " " 2553
	2518	12.07.74				" " " 2554
	2519	06.05.74				" " " 2555
	2520	08.02.74				" " " 2556
	2521	28.06.74				" " " 2557 (•)
	2522	24.05.74				" " " 2558
	2504	26.11.79				" " " 2557

25.5	2557	26.03.79	--.---.---	03.02/82	Heropgebouwd en geklasseerd terug in reeks 25 / 2504
(*) Ongeval OW25 te Kapellen (lijn 12) op 26.03.79 met E130 (bnl). Het ombouwen van een lokomotief van de reeks 25 naar 25.5 was veel economischer te realiseren dan het volledig heropbouwen van de zeer zwaar beschadigde 2557. Temeer de hoogdringendheid van de beschikbaarheid van de bnl- lokomotieven werd de 2504 omgebouwd tot bnl- lok 2557 en werd de geaccidenteerde 2557 heropgebouwd en terug geklasseerd in de reeks 25 als 2504.					
20	2001	--.---.75	--.---.---	--.---.---	Hernummering reeks naar aanleiding levering reeks 20 (7000pk) hle 2801
	2002	--.---.75	--.---.---	--.---.---	Hernummering naar reeks 28 hle 2802
	2003	--.---.75	--.---.---	--.---.---	Hernummering naar reeks 28 hle 2803
AM35	213.001 tot 213.012 217.001 tot 217.012 + tussenrijtuigen			Destandardisatie reeks.	
		59/64	--.---.---	--.---.---	In 67 worden 8 motorstellen gebruikt voor het ombouwen tot APT (post) 801-808, later op hun beurt hernummerd naar 951-958.
00	(39)008	26.12.71	--.---.---	--.---.---	Ongeval Essen.
	007	27.02.75	--.---.---	--.---.---	Ongeval Lillois. (zie ook 152/656).
	001	--.---.---	--.09.77	--.---.77	Destandardisatie reeks.
	002	--.---.---	--.09.77	--.---.77	" " (museum)
	003	--.---.---	--.09.77	--.---.77	" " "
	004	--.---.---	--.09.77	--.---.77	" " "
	005	--.---.---	--.09.77	--.---.77	" " "
	006	--.---.---	--.09.77	--.---.77	" " "
	(46)009	--.---.---	--.11.77	--.---.77	" " (prot46/
	(50)050	31.01.77	--.09.77	--.---.77	" " (prot50/ex-
	501	--.---.72	--.---.---	--.---.---	501) Hernummerd naar reeks 00 nr 050 (zie ook 062).
	012	15.08.74	--.---.---	--.---.---	Ongeval te Luttre-pont-a-Celles
	021	15.08.74	--.---.---	--.---.---	Ongeval te Luttre-pont-a-Celles
	028	--.05.83	10.08.83	01.11.83	Ongeval te Charleroi Sud. Stel 028 = 012BD + 028AB
	(54)062	10.02.72	--.---.---	--.---.---	Ongeval te Quevy met E1608 am nummer ex. 228.062
	050	--.---.72	--.---.---	--.---.---	Hernummerd naar 062 (ex. 228.050).
	055	04.10.67	--.---.67	--.---.---	Ongeval te Fexhe-le-haut-Clocher am nummer nog 228.055 deel AB afgebroken/deelBD behouden (zie ook 526)
	(55)526	08.12.58	--.---.---	--.---.---	Ongeval te Brussel Klein- Eiland am nummer nog 228.526 deel B afgebroken/deel AB behouden.
	533	27.07.80	21.04.82	01.06.82	Ongeval te Feluy- Zoning met E7238.
	507	05.02.82	15.02.82	01.03.82	Ongeval te Limelette- Boston E2423.
	(62)152	27.02.75	--.---.---	--.---.---	Ongeval te Lillois (zie ook 007/656)
03	(80)311B	13.07.82	--.01.83	01.02.83	Ongeval te Aalter met E955. deel B volledig nieuw deel door BN. deel ABD heropgebouwd door NMBS.

05	(70)656	27.02.75	---.---.---	---.---.---	Ongeval te Lillois (zie ook 007/152)
08	(AP)801	---.---.75	---.---.---	---.---.---	Hernummerd naar reeks 09 / 951 (levering AM4)
	802	---.---.75	---.---.---	---.---.---	Hernummerd naar 952
	803	---.---.75	---.---.---	---.---.---	" " 953
	804	---.---.75	---.---.---	---.---.---	" " 954
	805	---.---.75	---.---.---	---.---.---	" " 955
	806	---.---.75	---.---.---	---.---.---	" " 956
	807	---.---.75	---.---.---	---.---.---	" " 957
	808	---.---.75	---.---.---	---.---.---	" " 958

- (•) Van het motorstel 055 bleef het deel BD behouden en van het nummer 526 werd het deel AB behouden. Het rijtuig AB werd omgebouwd tot ABD en samengevoegd met het AB- deel van het stel 055. De nieuwe tweeledige eenheid kreeg het nummer 055 en wordt HEBRYDE genoemd.



Het onverbid-
delijke einde
aan een rijk
spoorwegver-
leden ...

reeks 29
is niet meer.
De laatste ge-
trouwen wachten
de sloophamer.

Ronet 17.04.83.
(-> foto mj)

150 jaar spoorwegen in België.

De afsluiting van de festiviteiten.

Met dit verslag komen we aan de laatste periode van de opendeurdagen en feestelijkheden rond 150 JAAR SPOORWEGEN. Van 15/07 tot en met 18/08 werd in het MEDIACENTER te OOSTENDE (Mariakerke) de tentoonstelling 150 jaar technische evolutie gehouden. Het betreft dezelfde expositie als welke reeds werd tentoongesteld in het Brusselse Centraal Station. Hier echter was alles in één en dezelfde zaal opgesteld, wat een eindeloze ruimte leek vol met technische hoogstandjes ... Persoonlijk (maar dat is natuurlijk afhankelijk van smaak !) vond ik dat deze tentoonstelling hier in Oostende iets beter tot zijn recht kwam dan in Brussel- Centraal. Hiermee wil ik absoluut geen afbreuk doen aan de Brusselse uitgave. Verre van !

Begin september (4 tot 13/9 op weekdagen) was de Centrale Werkplaats SALZINNES aan het feest. Geïnteresseerden werden er naartoe gereden vanuit het station NAMEN, waar zowel in de morgen als in de namiddag drie maal een speciale navette de verbinding maakte met de werkhuizen. Deze navette bestond uit twee rijtuigen M2 (49216/50 88 8248 616-2 en 42538/50 88 2048 838-7) gesleept door de lokomotieven 6050 en 6066. Dezestonden geplaatst aan kop en aan staart, zodat zonder rangeerwerk steeds af en aan kon worden gereden (TD- stel). Op het park bevonden zich enkele "wachtende" lokomotieven om in de hand te worden genomen, maar ook de vermaarde stoomlokomotief 10.018 (hlt 10.031). Zeker in de oude vertrouwde buurt van weleer (lijn 161/162) mocht deze machine niet ontbreken ! Verder op de koer had men een 4- tal rijtuigen opgesteld die allen iets te maken hadden met verlof en reizen. We noteerden een EUROFIMA-, RAILTOUR- en een TENrijtuig. Ook de STS- trein stond ook hier tentoongesteld. Verder was het mogelijk om te kiezen tussen maar liefst 3 rondgangen doorheen de werkplaatsen. Men kon dat doen op eigen initiatief en in eigen tempo. Overal stonden gekleurde wegwijzers, al naargelang welke route men wenste te volgen. Zo kon men overal een kijkje nemen achter de schermen en waren er op elke stand voldoende personeelsleden beschikbaar om een woordje uitleg te verschaffen. Tijdens onze rondgang maakte ik het zelf mee dat er een lokomotiefkast werd gelicht en met de grote rolbrugkraan werd verplaatst. De verantwoordelijke voor deze bewerking maakte er ons zelfs op attent dat indien we een kleine ogenblik geduld oefenden, het mogelijk was om hiervan een mooie foto te nemen... over service gesproken ! Onnodig te zeggen denk ik dat we deze kans dan ook gretig hebben aangegrepen. Enige passen van het werkhuis SALZINNES had in het EXPOpaleis voor de technisch geïnteresseerden de expositie 150 jaar technische evolutie plaats.

Van 12 tot 14 september werden in de ATLV LEUVEN "stoomdagen" georganiseerd. Gezien het overdonderend succes en het feit dat deze gebeurtenis samenviel met Kessel- Lo kermis, werd er zelfs de 15e september nog aan toegevoegd. Hier kon men het beleven dat de twee ritvaardig gehouden stoomlokomotieven 29.013 en 12.004 demonstratieritten uitvoerden, waternamen en terug op de draaischijf rondjes draaiden ten behoeve van de veelvuldig opgestelde fotografen. Verder was het mogelijk om verschillende zware werktuigen van dienst Baan even van dichterbij te bekijken en kon men binnen in de loods het bewaarde materieel bekijken waarvoor in de toekomst (hopelijk) een volwaardig onderkomen in de vorm van een goed uitgerust museum wordt gezocht. Voorlopig zal de "kastoestand" echter nog ontoereikend zijn, zodat nog wel wat geduld zal nodig zijn. In het station LEUVEN bevond zich op een van de doodsporen de EXPO- trein, terwijl de BUURTSPOORWEGEN op de parking een aanvullende tentoonstelling organiseerden.

Een week later 21 september organiseerde de "HAVEN VAN ANTWERPEN" in samenwerking met de NMBS een tweede uitgave van havenrondritten per trein. Elke voorgaande opendeur hadden de bezoekers de keuze tussen rondritten per autocar of rondvaarten met de gekende Flandriaboten. In het kader van 150 jaar spoorwegen en ter gelegenheid van de 5de opendeurdagen in de haven bood men nu ook een gratis treinreis doorheen de haven aan. Het parcours was vrijwel identiek aan dat van 8 juni. Ook nu weer werd er gereden met VIERLEDIGE MOTORSTELLEN. Er werden 9 stellen ter beschikking gehouden (vier treinen van elk drie gekoppelde motorstellen). Voor de echte treinfans de opgave van de ritgegevens :

E17979 overbrenging stellen fgsp - fn (am 814-838-805) (1)
 E17980 overbrenging stellen fgsp - fn (am 818-807-828) (2)
 stellen ter beschikking in fn (am 819-816-804) (3)

Ritten doorheen de haven (vertrek en aankomst in Antwerpen Centraal met onderweg stops te Antwerpen Oost en Luchtbal)

E17226 fn - fnds / E17227 fnds - fn / E17232 fn - fnds / E17233 fnds - fn am(1)
 E17228 fn - fnds / E17229 fnds-fn am(2)/E17230 fn-fnds / E17231 fnds - fn am(3)

Nadien werden de 6 AM4 toegezonden vanuit Gent St.- Pieters door de zorgen van de Verdelers M. teruggezonden. Ruim 4000 à 4500 tevreden bezoekers hebben op een originele manier de Haven van Antwerpen bezocht.

Op diezelfde 21 september werd verzamelen geblazen voor een bezoek aan de Werkplaatsen van de Baan te BASCOUP. Deze centrale werkplaats bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Chapelle-lez-Herlaimont. Bascoup is van deze gemeente een gehucht. Tijdens de eerste wereldoorlog hadden de Duitsers in deze gebouwen een krijgsgevangenkamp voor Russische soldaten ondergebracht. De oudste bevolking aldaar spreekt daarom ook nog over het "Russisch kamp" wanneer zij het hebben over de CW Bascoup. Oorspronkelijk werd in 1925 bouwmaterieel gerecupereerd. Vooral omdat de streek aldaar vanouds vertrouwd is met ijzerindustrie. Bascoup ligt immers halfweg tussen Charleroi en La Louvière. Even later werd de werkplaats omgebouwd tot herstelwerkplaats en noemde men ze "omwerkingswerkplaats". Bij het oprichten van de NMBS in 1926 wordt er gestreefd naar rationalisatie en wordt de centrale werkplaats in Schaarbeek opgeheven. In de plaats komt daar een centrale STAPELplaats en ontstaan de centrale werkplaats Baan te Bascoup zoals wij die nu kennen. Er is hier ruim werk voor een 400- tal spoor- mannen voor de fabricatie van onderdelen en spoortoestellen en hun toebehoren. Hier worden spoortoestellen (wissels) voorge monteerd, worden herstellingen uitgevoerd en worden de afgewerkte produkten verstuurd. Voor elke bewerking zijn er de "specialisten" die nu zeer welwillend uitleg verschaffen over het wel en wee; immers voor hen een dagelijkse realiteit en een WEET, voor ons dikwijls een VRAAG ! De autobus welke ons in La Louvière- Sud heeft opgepikt komt weer langs om ons terug te voeren. In het station staat de expotrein en komt de stoomtrein langs. In de nabijgelegen gebouwen van de werkplaats HAINE ST- PIERRE zijn er verschillende tentoonstellingen en is het mogelijk om op de koer opgesteld traktiematerieel te bekijken en op foto te zetten. Zelfs een "flintstone" (2913) is aanwezig en is het ons ook nog gelukt om de allerlaatste lokomotief met nog ENKELE KOPLAMPEN uitgebreid op de gevoelige plaat vast te leggen... on- verhoopt succes ! (Voor de oningewijden, het gaat hier om de 5907.)

In de week van 25 tot en met 27/9 zet de werk- en bewaarplaats Elektriciteit en Seininrichting haar deuren wagenwijd open. In deze werkplaats worden herstel- lingen en herzieningen van hoog technisch materieel uitgevoerd. We krijgen te zien hoe een wisselmotor functioneert, hoe een "pedaal" voor het vrijmaken na berijden van een wisselstraat "vrijmaking" geeft en hoe de bovenleiding functio- neert. Er wordt ook ingestaan voor de bevoorrading, de stockage en de verdeling van het materieel en gereedschap voor dienst ES. Om de stockage en de benodigd- heden zo economisch mogelijk te beheren wordt er sinds kort beroep gedaan op computers om het bestand en de noden op de voet te volgen. In de gebouwen loopt er ook een tentoonstelling over specifieke gebruiksvoorwerpen ES. Er is zelfs een heuse expo- shop ingericht waar, om de plaatselijke personeelsvereniging te steunen, tegen een prikprijsje een stukje echte rijdraad (bovenleiding) te koop wordt aangeboden. Er staat een ultra moderne PRODATA- biljettenmachine opgesteld naast de oude "SCHUSTER". Beide machines zijn in gebruik en leveren voor de echte spoor mannen een herinneringsbiljet af "OPENDEUR". Puik werk van de mannen van de ES. Dank !

De centrale werkplaats van GENTBRUGGE deelde ook in de eer en wel op 28/9. Er werd voorzien in een pendeltrein tussen Gent St.- Pieters en Gent Dampoort, zo- dat het vanuit beide stations zeer gemakkelijk was de werkplaats te bereiken. Hier maakten we kennis met het onderhoud en de herstellingen van alle mogelijke goederenwagens. We kregen alle onderdelen te zien, de specifieke verschillen en karakteristieken ervan. De werking van de automatische rem werd haarfijn uit de doeken gedaan. We zagen de verschillende bogies Y25 en van de DB, aspoten FAG en SKF. Ook waren we getuigen van het wegen van de wagens op de elektronische weegbrug. Buiten stonden de meest specifieke goederenwagens opgesteld. Een vol- ledige opsomming zou ons echter wel te ver leiden, daarom als meest in het oog springende noemen we de nieuwste telg van gesloten wagen met schuifwanden, de Hbikks-tt. Daarnaast zagen we Remms, Ks, frigo Ibces, ketelwagens Bewerkingen die men niet kon laten zien tijdens de werkelijke uitvoering ervan, (bv. korrelstralen, reinigen dmv. zandstralen) werden aanschouwelijk voorgesteld op foto's en kon men ook terecht bij verschillende diavoorstellingen. Tijdens de periode van 27 tot 30 september hield het station GENT ST.- PIETERS opendeur. Het ging hier in grote lijnen om dezelfde tentoonstelling als in juni. Toen mocht GENT bogen op maar liefst 8000 bezoekers ! We kunnen ons voorstellen dat er velen nog eens een keertje zijn teruggegaan.

Als laatste in de rij belanden we dan in SCHAARBEEK. Hiermee werd dan het "opendeur"- programma in het kader van 150 jaar Spoorwegen afgesloten. Schaarbeek mocht dan als laatste zijn deuren openen op 23 tot en met 26 oktober, het was lang niet het minst interessant, verre van. Een uitgebreid programma had zelfs genoodzaakt om het bezoek te splitsen in TWEE belangrijke fasen. Men had een druk bezochte stand in het station SCHAARBEEK (Reizigers) waar de schooltrein (STS), het meetrijtuig van de BOVENLEIDINGEN en de MATISA M422 (van dienst Baan -het auscultatierijtuig om de officiële benaming te gebruiken-) stonden opgesteld op spoor 1. Daarnaast in het gebouw van de aankoopdienst werden we opgewacht door verschillende diensthooften die ons een rondleiding gaven doorheen de verschillende labo's en werkplaatsen. Werkplaats is hier eigenlijk niet op zijn plaats, want al wordt er soms men relatief zware machines gewerkt, er heerst een serene sfeer. Men zou kunnen gewagen van een soort INSTITUUT. Hier waren we getuigen van proeven betreffende weerstand, samendrukbaarheid, trekweerstand e.d. Men had een hoeksteun welke dient voor het bevestigen van de wisselwortel vastgeriemd op een trilbank. Het stuk gaan van dergelijke stoel kan zeer zware gevolgen hebben (ontsporen ...). Daarom wordt er steeds gezocht naar verbeteringen. Er werd ons uitgelegd dat het triltoestel gedurende enkele uren onafgebroken het werkstuk doet trillen. Daarvoor waren er ook verschillende "sonden", bestemd om metingen door te seinen aan een computerinstallatie, aangebracht op verschillende plaatsen van de wisselstoelsteun. Het effect kwam na beëindigen van de proef overeen of al waren er ontelbare treinen voorbijgereden met de maximum toegelaten belasting. Men kon aldus vermoeiingsbreuken vaststellen, of zelfs breuken veroorzaken zonder dat er ongelukken mee gebeuren en waarbij kan voorkomen worden dat deze ooit dienen te gebeuren. Verder werden we uitvoering onderricht omtrent proeven uitgevoerd op samenstelling van lijmen, verven en proeven omtrent de samenstelling van smeerolie en gasoil. Zelfs rubber, papier, textiel en kunstvezels zoals plastics ontsnappen niet aan de "keuring". Een speciale scheikundige afdeling houdt zich bezig met de ontleding van gevaarlijke produkten zoals ammoniak en sterke zuren. Na het bezoek aan de labo's AANKOPEN kon met zich verplaatsen met een pendelbus van de MIVB naar de labo's ES, gelegen aan de werkplaats Dieseltraktie. Hier kregen we te zien hoe de lijnradio's werden gemonteerd, uitgetest en hersteld. Ook de telex- en automatische treinaanwijsinstallaties welke gestuurd worden vanop een centrale post worden hier onder de loep genomen. Dit labo staat in voor aanpassingen van meetinstrumenten en voor het uittesten van nieuwe apparatuur. Wanneer wij het labo verlieten was het hoogtijd voor de laatste pendelbus terug naar Schaarbeek en was het buiten reeds beginnen te schemeren. Moe van al het geloop en een hoofd dat onmogelijk op die korte tijdspanne alle diepste geheimen van het ons vertelde kon bevatten gingen we huiswaarts. Toch waren we zeer gelukkig ook deze dag weer te hebben mogen meemaken.

In al deze berichten hebben we getracht om zoveel mogelijk de essentie van het ons geboden programma weer te geven. Overal waar we ons, tesamen met ontelbare andere geïnteresseerden, aanboden voor het bezoek werden we hartelijk ontvangen en werden moeite noch inzet gespaard om het ons naar de zin te maken. Langs deze weg willen we dan ook alle verantwoordelijken en de tientallen spoor mannen die betrokken waren met het opzetten van deze "opendeurdagen" hartelijk feliciteren en ook vooral danken voor de aangename uren (en dagen) die zij ons hebben geboden. Wij van onze kant zien al uit naar een volgende gelegenheid !!

*Wij willen opschieten...
daarom worden enkele
rubrieken verschoven
naar ons volgende nummer
1/86.*

.Om de achterstand opgelopen in het verschijnen van het tijdschrift zo vlug mogelijk ongedaan te maken (en omdat in het vooruitzicht gesteld wordt dat ons volgend nummer 1/86 vrijwel onmiddellijk na dit nummer (4/85) zal verschijnen) worden de rubrieken AKTUEEL, VERBOUWINGEN en OMBOUW van TRAKTIEMATERIEEL, LEVERINGEN, alsmede IN en ROND de WERKHUIZEN verplaatst naar het nummer 1/86. We verontschuldigen ons voor de ongewilde hinder. We rekenen echter op uw begrip waarvoor onze gemeente dank.

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

Met ingang van di.25 maart 1986 is de tramdienst op lijn 3 nogmaals in stukken gehakt. Lijn 3 blijkt wel het grote slachtoffer te zijn van de tunnelwerken. Tussen het Sportpaleis en Merksem rijden er geen trams meer! De sporen op de eigen bedding van de brug over het Albertkanaal zijn verwijderd. Immers, hier moet de uitrit van de tunnel komen. In de richting Antwerpen hebben de auto's de gewone weg kunnen behouden. In de richting Merksem wordt gereden langs de Tweemontstraat, waar een oprit naar de brug gekomen is, ongeveer op de plaats waar al bovenleidingsmasten stonden voor een voorlopige trambedding-die-er-niet-gekomen-is. Zodoende is er op de brug voldoende ruimte ontstaan om plaats te geven aan de noodzakelijke bouwwerf. Half maart zijn tijdens de nacht proeven genomen om vast te stellen of over enkele weken niet kan worden overgegaan tot algehele vervanging van de trams van lijn 3 door bussen, voor de duur van de werken. Als er voldoende bussen zijn, zou dat inderdaad gebeuren. En die bussen zullen er stilaan wel zijn, want op het ogenblik dat we deze regels schrijven, zijn er veertien aangekomen op Zurenborg, nl. 1001 - 1014.

Volgens aanhoudende geruchten zouden na de vakantie verschillende veranderingen worden doorgevoerd. Begin september zal zeer waarschijnlijk buslijn 18 verbonden worden met lijn 25, tussen Berchem-Kerk en het Middelheimziekenhuis, om als lijn 25 in uitbating te gaan. Dezelfde periode denkt men de buslijnen 1 en 28 tot één enkele lijn te binden: Merksem - Hoboken. Lijn 24 zou ook weer van de veeg krijgen. De voor enkele jaren belangrijkste tramlijn van het net wordt verknoeid, écht verknoeid tot een onbenullig en onbelangrijk lijntje-van-niemendal. Men denkt eraan ze te beperken tot Silsburg - Melkmarkt, of nog erger: Silsburg - Leopoldplein. Een eindpunt dat in noodgevallen kan ingeschakeld worden... Lijn 12 zou dan met enkele rijtuigen worden versterkt, maar lijn 12 is zeer kwetsbaar op punten als de Schijnpoort, De Conincplein, Brederodestraat - Abdijstraat...om van de sekte Centraalstation - Rooseveltplein maar niet te spreken. Het Kiel is er het slachtoffer van, en de reiziger uiteraard, want om hem gaat het, en hem wordt niets gevraagd. Tunnels bouwen, dat kunnen wij wel, maar er het juiste gebruik van maken.... Aan de ene kant krijgen wij vele miljarden om de werken uit te voeren, en aan de andere kant wordt een behoorlijke dienstuitvoering op alle manieren quasi onmogelijk gemaakt. Rare toestanden, raar volk....

Sedert het verschijnen van ons vorig nummer, zijn de volgende rijtuigen rood geworden: 2134 - 2135 - 2136 - 2160 - 2161 - 2162 - 2163. Voor hernieuwing en herschildering in zijn in de C.W. opgenomen: 2137, 2138 en 2139. Rijtuigen die al rood waren, en die voor herschildering zijn binnengereden in de C.W. zijn: 2087 en 2088.

Nog niet eerder gepubliceerde berichten:

Tijdens de boekenbeurs in Antwerpen, reden de rijtuigen 2121 (striptram) en 2124 (koekjes-tram) op lijn 2. Op dezelfde lijn reden op 5 nov.85 de gele rijtuigen :2131 en 2137, samen met de 2121 en 2124. Wegens nazicht en vernieuwing van de Schärffenbergkoppelingen komen vanaf 7 nov.1985 ook lage nummers op lijn 12 tot inzet. 7.11: 2007 en 2036; 2131 rood op lijn 4. Op 8.11: 2017 en 2020 lijn 12. 12.11: 2121/2, 2124/3 en 2131/4. 13.11: lijn 12: 2001, 2008, 2018, 2024, 2027, en 2049. groene bus 551 op lijn 18. 14.11: lijn 12: 2001, 2018, 2027, 2049, 2055. 18.11: 2001, 2002, 2018 en 2055 op lijn 12. 20.11: 2011 op lijn 11! 21.11: lijn 8: 2000, 2001 en 2030; 1.12:2003 + 2025. 22.11: 2006/11 en 2145/24; 23.11: Feest Kindervreugd: 2136 geel op lijn 3. 25.11: 2124/4; 27.11: lijn 11:2021 en 2038. 28.11: lijn 10: 2018 en 2054! 29.11: 2054 / 10! DECEMBER: 2.12: lijn 4: 2136, 2148 en 2067. 4.12: lijn 3: 2147; lijn 12: 2025, 2029, 2036. 5.12: lijn 12: 2029, 2036 en 2040. 7.12: lijn 1: ab.591 en 604. Lijn 2: 2140,2165. lijn 3: 2124. 11.12:2140 op lijn 2. 18.12:2121 op lijn 24. 19.12:2008, 2016 en 2026 op lijn 12. 23.12:op lijn 10 reed vandaag 2150 (geel). 22.12:2141 en 2145,beiden geel, op lijn 24. 2035 op lijn 12. 24.12:2150 en 2141 op lijn 24, beiden nog geel.

JANUARI 1986:

2.1: 2145 op lijn 15. 4.1: 2124 op lijn 4. 6.1: lijn 12: 2000, 2019, 2025, 2053 en 2057. lijn 3: 2151.(geel) 8.1: 2026 en 2033 op lijn 12. 12.1: 2066/24 24.1: 2026 op lijn 10, en 2017 op lijn 12. 27.1: 2062/4; 2164/10; 2138/15 en 2151/24. op lijn 12: 2015, 2027, 2032, 2052, 2053. 28.1: lijn 11: gele PCC's 2138, 2151 en 2164. rood: 2018! 29.1: geel lijn 24: 2164 en 2151; lijn 8:2138. rood, lijn 11:2054; lijn 12: 2027,2042, en 2048. 30.1: 2037 op lijn 11.

Tot zover het beperkte overzicht van het tramgebeuren. In een volgende bijdrage hopen wij U wat meer nieuws te brengen van andere bedrijven. Tot zolang!

een en ander over de

NUMMERING VAN HET ROLLEND MATERIEEL.

JAN MAHIEU

5° en laatste vervolg.

Voorkomen.

Op het materieel dat nog de oude (groene) schildering heeft zijn de cijfers BISTERKLEURIG (grijsbruin) op donkergroene achtergrond.

Voor het traktiematerieel dat in de nieuwe huisstijl geschilderd wordt zijn geven we hierna de belangrijkste details :

Op de ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN zijn de cijfers geel of blauw, al naargelang de ondergrond waarop ze voorkomen blauw of geel is. De MEERSTROOMlokomotieven behouden hun -in roestvrij inoxstaal vervaardigde- cijfers.



Op het nog groene materieel zijn de cijfers bisterkleurig zoals hier bij het motorstel 033. (► foto mj)

Op de DIESELLOKOMOTIEVEN met stoomverwarming zijn de cijfers uitgevoerd in het donkergroen zoals de sierbanden. Op deze uitgerust met een generator om te voorzien in elektrische treinverwarming, zijn de cijfers van gele of blauwe kleur (al naargelang de ondergrond) zoals bij de elektrische lokomotieven.

De RANGEERDIESELS welke in de nieuwe huisstijl hun donkergroene kleur met gele zichtbaarheidsbanden in "Z"-motief behouden, blijven de cijfers bisterkleurig, waarbij op te merken valt dat op de kopvlakken de cijfers kleiner van afmetingen zijn. (Uitgezonderd de reeksen 71 (=ex- 66) en 75 (=ex- 65))

De geel- rode DIESELMOTORWAGENS (autorails) zijn getooid met witte cijfers op rode achtergrond. Motorwagens welke afgestaan werden aan de diensten Baan of Elektriciteit en Seinrichting bleven doorgaans donkergroen van kleur en kregen de cijfers ofwel een typisch gele kleur zoals de specifieke zichtbaarheidsbanden, ofwel werden de cijfers bisterkleurig aangebracht.



De nieuwe nummering met 4 cijfers vanaf 1.1.71 - Voorbeeld op hle (-foto mij)

Tot slot dan nog de ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN waarbij ook enkele verschillende uitvoeringen voorkomen :

- De gewone dubbele motorstellen dragen op de intercirculatie donkergroene cijfers zoals de kast. Op de zijwanden zijn de cijfers geel zoals de zichtbaarheidsstrepen.

- De INOX- stellen van het bouwjaar 1956 (bijgenaamd BUDD, naar het Amerikaanse las- systeem) kregen staalblauwe cijfers, terwijl de ex- SABENASTellen op de kopdeuren een witte nummer hebben en op de zijwanden een blauwe cijfering in de witte sierband.
(De vroeger typische cijfers van de SABENASTellen zijn ondertussen veranderd van uitzicht na herschildering van deze stellen naar aanleiding van het in eigen beheer uitbaten van de vlieghaven lijn. Hierdoor kwamen de vierkante blokcijfers te vervallen en zijn de cijfers heden ten dage uitgevoerd volgens de UIC- norm.)

- Rij de VIERLEDIGE MOTORSTELLEN zijn de nummers aangebracht met cijfers van lichtgrijze kleur zoals de bovenkant van de kast. Hier dient echter bijvermeld dat de uitvoering van de cijfers afwijkt van de genormaliseerde standaardvorm, maar dat ze werden uitgevoerd in een meer moderne versie. (UNIVERS BOLD).

- Op de laatst geleverde tweeledige motorstellen van het type NIEUWE GENERATIE (of BREAK) zijn de nummers zeer bescheiden aangebracht in zwarte kleur op de gele achtergrond van de zichtbaarheidsstrepen.

Hieruit mag dan ook blijken dat voor het nummeren van het traktiepark er voor elk verschillend type een aangepast ontwerp werd bedacht om het geheel zo goed mogelijk te laten harmoniëren met het algemeen uitzicht van het voertuig.

(°) Voor de traktievoertuigen welke in aanmerking komen voor herschildering in de IC/IR- kleuren kunnen er aan bovenstaande beschrijving wijzigingen aangebracht worden, zowel in kleur als uitzicht van de cijfers.



De afwijkende "UNIVERS 65 BOLD,"-cijfers werden voor het eerst gebruikt op de am4. (→foto mij)

Overzicht van de nummering van het traktiematerieel van de NMBS.

KLAS	REEKS	NIEUWE NUMMERING	OUD TYPE	OPMERKINGEN
0 ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN.	0 0	0 1 0 • 0 3 4	5 0	
		0 3 5 • 0 4 4	5 3	
		0 4 5 • 0 4 9	5 3 M	ex Marelli
		0 5 1 • 1 2 8	5 4	
		1 2 9 • 1 5 0	5 6	Budd
		1 5 1 • 2 1 0	6 2	
		2 1 1 • 2 5 0	6 3	
		2 5 1 • 2 7 0	6 5	
		5 0 2 • 5 3 9	5 5	
	0 3	3 0 1 • 3 3 5	8 0	Nieuwe Generatie of Break
		3 3 6 • 3 7 0	8 2	
		3 7 1 • 4 4 0	8 4	
	0 5	6 0 1 • 6 4 0	6 6	
		6 4 1 • 6 6 4	7 0 JH	
		5 9 5 • 6 0 0	7 0 LH	ex-Sabena
	0 6	6 6 5 • 6 7 6	7 0 TH	
		6 7 7 • 7 0 6	7 3	
		7 0 7 • 7 3 0	7 4	
		7 3 1 • 7 5 6	7 8	
		7 5 7 • 7 8 2	7 9	
	0 8	8 0 1 • 8 2 0	7 5	
		8 2 1 • 8 3 2	7 6	
		8 3 3 • 8 4 4	7 7	
	0 9	9 5 1 • 9 5 8	6 7 APT	ex-AM 35
1 (MEERSTROOM) LOKOMOTIEVEN VOOR HOGE SNELHEID.	1 1	1 1 8 1 • 1 1 9 2	—	BNL
	1 2	1 2 0 1 • 1 2 1 2	—	verwacht anno 1986
	1 5	1 5 0 1 • 1 5 0 3	1 5 0	Siemens
		1 5 0 4 • 1 5 0 5	1 5 0	Schneider-Westingh.

2ELEKTRISCHE LOKOMOTIE-
VEN GEMENGDE DIENSTEN.

1 6	1 6 0 1 • 1 6 0 4	1 6 0	Siemens
	1 6 0 5 • 1 6 0 8	1 6 0	ACEC
1 8	1 8 0 1 • 1 8 0 6	—	
2 0	2 0 0 1 • 2 0 1 5	—	1° schijf
	2 0 1 6 • 2 0 2 5	—	2° schijf
2 1	2 1 0 1 • 2 1 3 0	—	1° schijf
	2 1 3 1 • 2 1 5 0	—	2° schijf verwacht 1987
2 2	2 2 0 1 • 2 2 3 8	1 2 2	1° schijf
	2 2 3 9 • 2 2 5 0	1 2 2	2° schijf
2 3	2 3 0 1 • 2 3 8 3	1 2 3	2383 = ex. 2401
2 5	2 5 0 1 • 2 5 1 4	1 2 5	2504 = ex. 2557 (140)
	2 5 5 1 • 2 5 5 2	1 2 5	
	2 5 5 3 • 2 5 5 8	1 4 0	2557 = ex. 2504 (125)
2 6	2 6 0 1 • 2 6 0 5	1 2 6	1° schijf (prototype)
	2 6 0 6 • 2 6 2 0	1 2 6	2° schijf
	2 6 2 1 • 2 6 3 5	—	3° schijf
2 7	2 7 0 1 • 2 7 3 0	—	1° schijf
	2 7 3 1 • 2 7 6 0	—	2° schijf
2 8	2 8 0 1 • 2 8 0 3	1 2 0	

3

VOORBEHOUDEN.

4

DIESELMOTORWAGENS.

4 3	4 3 0 1 • 4 3 3 6	6 0 3	+ex. 4231/36 (602)
4 4	4 4 0 1 • 4 4 1 0	6 0 4	
4 5	4 5 0 1 • 4 5 1 0	6 0 5	
4 6	4 6 0 1 • 4 6 2 0	5 5 4	
4 9	4 9 0 3 •	5 5 3	leswagen FNDM

5DIESELLIJNLOKOMOTIEVEN
GROOT VERMOGEN.

5 1	5 1 0 1 • 5 1 9 3	2 0 0	5101/53-1171 • 54/93-1131
5 2	5 2 0 1 • 5 2 1 7	2 0 2	+53 verw VC (ex 203)
5 3	5 3 0 1 • 5 3 1 9	2 0 3	
5 4	5 4 0 1 • 5 4 0 8	2 0 4	
5 5	5 5 0 1 • 5 5 4 2	2 0 5	
5 9	5 9 0 1 • 5 9 5 5	2 0 1	

6DIESELLIJNLOKOMOTIEVEN
GEMIDDELD VERMOGEN.

6 0	6 0 0 1 • 6 0 0 6	2 1 0	1° schijf (prototype)
	6 0 0 7 • 6 0 5 6	2 1 0	2° schijf
	6 0 5 7 • 6 0 9 1	2 1 0	3° schijf
6 1	6 1 0 1 • 6 1 1 5	2 1 0	4° schijf
6 2	6 3 9 1 • 6 3 9 3	2 1 2	1° schijf protot. bogies
	6 2 0 1 • 6 2 0 3	2 1 2	1° schijf BN Flexicoil
	6 2 0 4 • 6 2 3 8	2 1 2	2° schijf
	6 2 3 9 • 6 2 7 8	2 1 2	3° schijf
	6 2 7 9 • 6 3 3 3	2 1 2	4° schijf

7DIESEL RANGEERLOKOMOTIEVEN
GROOT VERMOGEN.

7 0	7 0 0 1 • 7 0 0 6	2 7 0	7001 455 kW
7 1	7 1 0 1 • 7 1 0 3	—	ex. 66
7 2	7 2 0 1 • 7 2 1 5	2 7 2	
7 3	7 3 0 1 • 7 3 3 5	2 7 3	1° schijf

8 DIESEL RANGEERLOKOMOTIEVEN GEMIDDELD VERMOGEN.		7 3 3 6 • 7 3 7 5	—	2° schijf
		7 3 7 6 • 7 3 9 5	—	3° schijf
	7 4	7 4 0 1 • 7 4 1 0	—	
	8 0	8 0 0 1 • 8 0 2 1	2 6 0	BN
		8 0 2 2 • 8 0 4 2	2 6 0	ABR
		8 0 4 3 • 8 0 6 9	2 6 0	BN
	8 2	8 2 0 1 • 8 2 4 0	2 6 2	1° schijf ABR
		8 2 4 1 • 8 2 4 5	2 6 2	1° schijf BN
		8 2 4 6 • 8 2 5 5	2 6 2	1° schijf ABR
		8 2 5 6 • 8 2 7 5		2° schijf BN 8275=traktie-eenh.
	8 3	8 3 0 1 • 8 3 2 5	2 5 3	
	8 4	8 4 0 1 • 8 4 2 5	2 5 0	1° schijf
		8 4 2 6 • 8 4 6 0	2 5 0	2° schijf
		8 4 6 1 • 8 4 7 0	2 5 1	ex 252 SEM/ABC
	8 5	8 5 0 1 • 8 5 2 5	2 5 2	
9 DIESEL RANGEERLOKOMOTIEVEN KLEIN VERMOGEN.	9 1	9 1 0 1 • 9 1 1 0	2 3 0	1° schijf (ex. 9001/10 CO)
		9 1 1 1 • 9 1 3 5	2 3 0	2° schijf ABR
		9 1 3 6 • 9 1 6 0	2 3 0	2° schijf BN
	9 2	9 2 0 1 • 9 2 2 5	2 3 2	overgedragen IPV dienst Baan.

Bij de breaks is de nummer bescheiden
aangebracht op de gele band (→foto mij)



Besluit.

Met het invoeren van het
nieuwe nummeringssysteem, afgestemd
op de specifieke vereisten, is het
bijhouden van de dienstformulieren,
het inwinnen van lokomotiefnummers
en het lezen vanop afstand veel ver-
gemakkelijkt.

Ook het foutief doorgeven
van nummers is hierdoor praktisch
vrijwel uitgesloten.

Tot slot dient ook nog
gezegd dat het huidige systeem kan
ingepast worden in een door het UIC
in het vooruitzicht gesteld ontwerp,
zonder dat er hierdoor nog een bij-
komende verandering zou dienen te
gebeuren.

Het doel welke men zich
gesteld heeft bij de aanvang van dit
gigantische werk is aldus ruimschoots
bereikt !

slot.

Aanvulling.



Nieuw geleverd materieel, zoals hie reeks 21, krijgen direkt het vernieuwde cijfertype. (→ foto m.j.)

zwart aangebracht in de gele band op de kopvlakken). Bij de ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN wordt ernaar gestreefd om de nummers zoveel mogelijk aan te brengen in het zwart op de gele zichtbaarheidsstrepen. Bij de RIJTUIGEN zijn ze lichtgrijs zoals de kleur van de sierbanden langs zij.

WELK MATERIEEL WORDT ER HERSCHILDERD ???

- Reizigersmaterieel voor BINNENVERKEER, dit zijn de rijtuigen, pakwagens, MOTORWAGENS (=autorails!) en ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN welke IC/IR- verbindings onderhouden (151-270 en 601-782 AM2/ 801-844 AM4/ breaks 301-440 zijn reeds bordeau).
- Het reizigersmaterieel voor de INTERNATIONALE dienst wordt oranje met grijze sierband langs zij. De slaapwagens en ligrijtuigen worden donkerblauw (=nachtstreinen).
- De ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN en de DIESELLOKOMOTIEVEN met ELEKTRISCHE treinverwarming blijven staalblauw met cadmiumgele zichtbaarheidsbanden.

(Over de andere DIESELlokomotieven wordt er niet gesproken, zodat we mogen verwachten dat deze ook onveranderd van kleur zullen blijven.)

Zoals reeds vermeld in enkele voetnota's worden er wijzigingen aangebracht aan het UITZICHT en het VOORKOMEN van de cijfers voor het nummeren van het materieel dat geschilderd wordt in de nieuwe IC/IR- kleuren. Volledigheidshalve zullen we hierna de voornaamste karakteristieken van deze nieuwe huisstijl weergeven. Het verandert echter niets aan de principes van de nummering welke werd uiteengezet in de verschillende artikels.

Het cijfertype dat gebruikt wordt is van het type "UNIVERS 65 BOLD". Dit type wordt reeds toegepast op de elektrische vierledige motorstellen en bij het nieuw te leveren materieel. Het is ook reeds toegepast bij de elektrische lokomotieven 21 en 11.

De kleur van de cijfers is afhankelijk van de ondergrond waarop ze voorkomen. Bij de ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN en de DIESELLOKOMOTIEVEN met ELEKTRISCHE treinverwarming blijven de huidige kleuren gehandhaafd. (Bij de elektrische lokomotieven van de reeksen 27, 21 en 11 zijn de cijfers echter in het



674 het eerste tweeledig motorstel in de nieuwe IC-IR uitmontering. (→ foto m.j.)

GISTEREN WEET JE NOG WEL ?

TERUGBLIKKEN OP GEBEURTENISSEN .

Vijftien jaar liggen er alweer tussen vandaag en de hier afgedrukte foto's. De tijd staat niet stil, maar de toen gemaakte opnamen geven ons een beeld van toen! Hieronder een opname van de kersverse lijn 33 op het Van Arteveldeplein. Lijn 33 kwam in de plaats van lijn 37, Korenmarkt - Westveld. Za.24 oktober 1970.

Foto onderaan: De Borsbeekbrug in Berchem, waarop wij mw. 4408.11 zien, die van het Eksterlaar op weg is naar de Melkmarkt. De oudjes zouden op dat ogenblik nog amper vijf jaar in dienst blijven. De 4408 is onder-
tussen bewaard in het museum van Edegem.

Beide opnamen: Archieven Eigen Baan - Antwerpen-Borgerhout



INHOUD VAN DIT NUMMER:

Honderd jaar Buurtspoorwegen: Geschiedenis van de kustlijn. [V]
Nummering van het spoorwegmaterieel in België [V].
Aktueel nieuws bij Spoorweg en Trambedrijven.
Foto's van voor vijftien jaar: MIVG en MIVA.
Vriendenkring PROV.



Foto Slotpagina: Brussel - Marnixlaan. Mw. 1002.32 met bw.104, op weg
naar de Beurs, op 14 december 1970.
Mw. 1002 is opgenomen in het museumbestand - Woluwe.

Foto: Tramwegenarchief Eigen Baan - Antwerpen-Borgerhout.