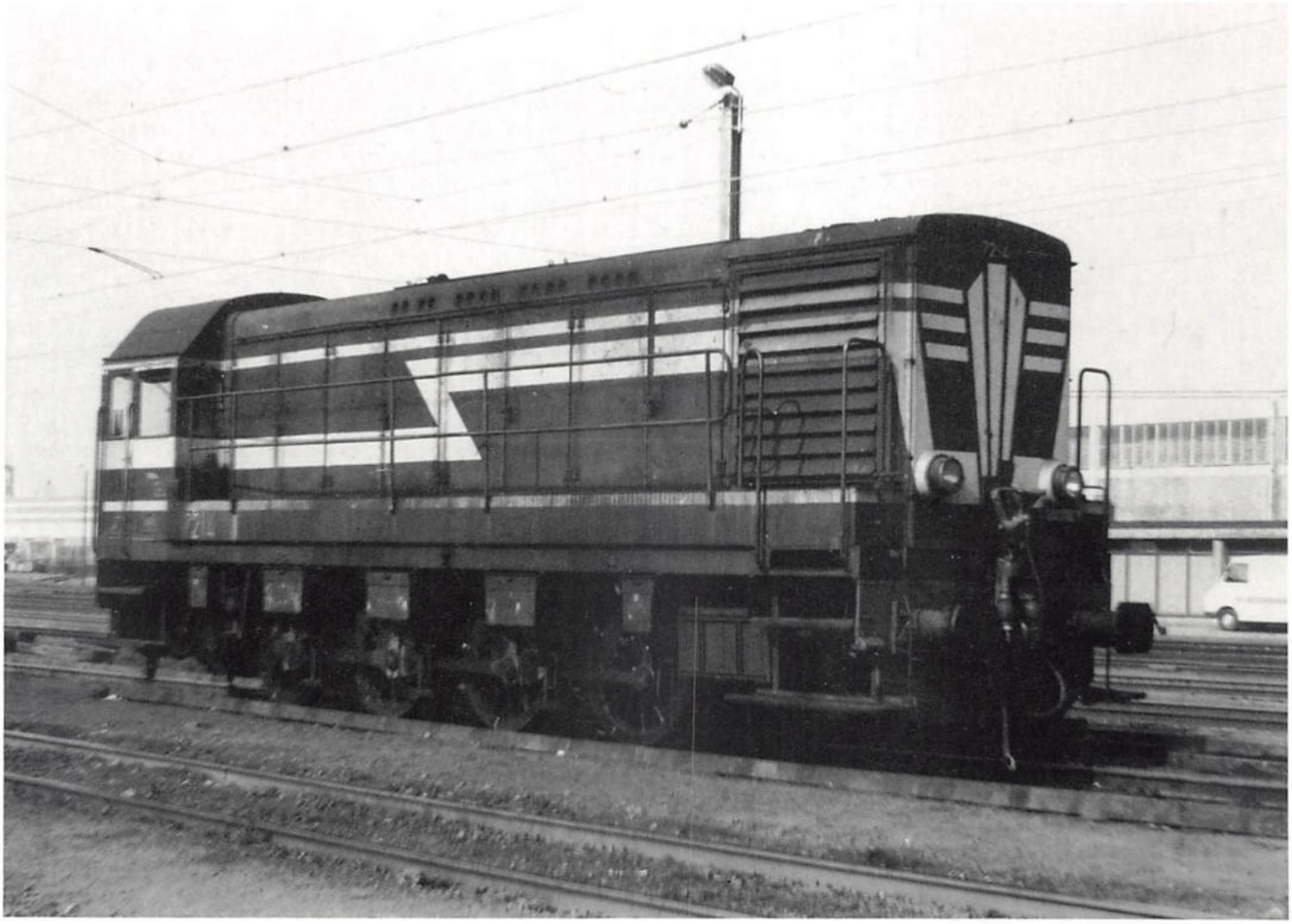
ISSN - 0771 - 6753

proV koerier

1·86



VERENIGINGSBLAD VAN DE vzw. PRO OPENBAAR VERVOER - PrOV.
Hoofdredaktie en verantwoordelijke uitgever: Rogier BASTAENS.
Baggenstraat 6
B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09 van:
PrOV - Baggenstraat 6 - 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-Bank Ossendrecht en Putte,
ten gunste van rekening 1405-62648 van PrOV - ANTWERPEN-Borgerhout.
Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande
schriftelijke toelating van de uitgever.
Ondertekende teksten blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur.

Foto voorpagina: Rangeerdiesellloks reeks 72 zijn nu volledig uit dienst. Hier de 7214 nog in volle bedrijvigheid in de Antwerpse haven.
Foto: Stocatra 29 sept. 1982 - Jan Mahieu.

WEL EN WEE.

T R A M- E N B U S L I J N E N .

A K T I E F E N A K T U E E L .

Omdat

wij nog steeds een vertraging goed te maken hebben, brengen wij naar best vermogen kort en bondig tram- en busnieuws, en vervalt de rubriek Vriendenkring voor één keer. In het tweede nummer, dat meteen is bijgevoegd, zijn wij er echter weer.
Daarom nu, op deze bladzijde, evenals op de voorlaatste, tram- en busnieuwsjes van her en der...

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

Sedert onze vorige opgave zijn nu de volgende rijtuigen rood geworden, en aldus in dienst: 2137 - 2138 - 2139 - 2140 - 2160 - 2161 - 2162 en 2164.
Voor herschildering (en eventueel herziening) zijn nu binnen in C.W: 2141 en 2142.
Rijtuigen die nog de oude kleuren hebben op het ogenblik dat we deze rubriek afsluiten, (3 sept.): 2143 - 2144 - 2145 - 2147 - 2148 - 2149 - 2150 - 2151 - 2152 - 2153 - 2154.

Het park van de strip- en reklamerijtuigen is aangevuld met de volgende eenheden:
2163: wit en lichtblauw als hoofdkleuren, voor FLANDRIA. Een heel geslaagde uitvoering!
2087: groen en blauw als basiskleuren, werving van bezoekers voor de DIERENTUIN. Goed, maar niet zo fijn als de Flandriatram.
2165: Licht- en donkerblauw als basiskleuren, voor IGLO-diepvriesprodukten. Wel een beetje druk van opvatting.
De oudere striptram 2121 en de LU-tram, 2124, toeren nog lustig rond op het net.
2020, 2023 en 2028 die al rood waren, kregen een herschildering, evenals 2088.
Bij de bussen werd de 625 Flandriabus,terwijl de 628 tot ZOO-bus gepromoveerd werd. Bij de bussen valt op dat alle rijtuigen tot en met 610 buiten dienst gesteld. De 609 heeft lange tijd buiten dienst gestaan, maar is toch op het laatste ogenblik nog enkele weken in dienst gekomen. Hij is nooit rood geweest maar is nu toch gedeklasseerd, evenals,bruin, 601, 602, 603 en 610. Rood zijn nog geweest: 584, 585, 587, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599,600, 604, 605, 606 , 607, 608 en 611*. Alle andere gedeklasserde rijtuigen zijn altijd bordeauxkleurig gebleven. De volgende bussen zijn rood, met uitzondering van de 625 en 628, rijtuigen: 611 t/m 629, en 657 en 662, die na aanrijdings schade rood geworden zijn. Bus 630 is binnen voor herschildering.*Rechtzetting: Ab 611 werd op 9 sept. terug in dienst genomen op lijn 23.
Van de Brusselse rijtuigen staan buiten dienst: 429, 430, 452 en 480. Bus 449 krijgen we niet te zien, maar we weten niet of ze inderdaad buiten dienst gesteld is.
De nieuwe bussen 1002 tot en met 1050 zijn afgeleverd en in dienst. De 1001 krijgen we niet te zien. Er volgt weldra een tweede reeks nieuwe bussen.

Ter vervollediging van het tramnieuws zij nog gezegd dat de PCC 2163 is buitengekomen als rijtuig 10 op lijn 4, op 13 mei 1986. De bus 625-Flandria, kwam buiten als rijtuig 1 op lijn 6, op 13 mei 1986. De inhuldiging van de 2087 had plaats op 8 juli 1986,en reed met film EXTRA DIENST tussen Centraal station en Melkmarkt. Kwam in dienst op lijn 12 als rijtuig 1, op 9 juli 1986.
Ten slotte de 2165,IGLO, kwam buiten op lijn 7, dienstwagen 14, op 3 september 1986.

Aan de Schijnpoort zijn de tunnelwerken zo ver gevorderd dat de vroegere halte ter hoogte van de Eendrachtstraat terug in dienst genomen kon worden. De werken aan de spoorbrug zijn echter nog lang niet ten einde. De voorlopige halte die was aangebracht tussen de brug van de E-19 en de Slachthuislaan is volledig opgeruimd, en de toestand is hersteld van voor het begin der werken.

De lus Sportpaleis en de uitmonding van de tunnel op de brug Albertkanaal zijn beide volop in uitvoering, en bovengronds ziet men de nog te dichten schachten goed liggen. Lichte baggerboten in de met water gevulde schachten geven een Venetiaanse indruk, maar wel met zwart (Schijn) water.
De eindpunten van tram- en pendelbuslijn 3, liggen bij elkaar in de Vander Delftstraat.

(lees verder op blz.19.)

HONDERD JAAR BUURTSPOORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

LIJN 3 van de OOSTENDSE STADSLIJNEN.

Sommige wijken van een stad ontplooien zich maar heel traag, tot zich op een bepaald ogenblik een feit voordoet dat daarin verandering brengt. Het atadsgrondgebied op de rechteroever van de Brugse vaart werd sedert eeuwen al door de zeewinden gestreeld, en het zand had er vrij spel van duin tot duin. Dertig jaar na de onafhankelijkheid van België was het daar nog zeer rustig wonen. De ekonomie en de behoeften van de nog jonge Staat, breidden zich stelselmatig uit, en Oostende, Poort naar Engeland, volgde die gang van zaken. Sinds de spoorweg een echte schakel van ontwikkeling had gesmeed tussen binnen- en buitenland, was de belangrijkheid van Oostende ook in omvang toegenomen, en die trend hield aan. Aan het einde van de vorige eeuw kwam de rechteroever van de vaart tot ontwikkeling, doordat de industrie, zij het dan in bescheiden mate, er zich ging vestigen. Dat brengt uiteraard een uitbreiding van de bevolking met zich mee. Omstreeks de eeuwwisseling werden in Oostende grote havenwerken in uitvoering gesteld, en kwam de verbinding tussen het station en de vuurtorenwijk op de helling te staan. Een veerdienst bracht niet de gewenste oplossing, en de bewoners van de Vuurtorenwijk drongen aan op een tramverbinding tussen het station en de wijk, iets wat zij toen als enig afdoend midel beschouwden. Aan het einde van 1902 kwamen onderhandelingen op gang tussen stad en N.M.V.B. Die kenden een gunstig verloop, zodat op 20 september 1903 de lijn met stoomtrams kon geopend worden. Ze liep van het Van der Sweepplein naar de Fortstraat langs de nieuwe Voorhavenbrug, de Spuikombrug, en de Vuurtorenweg. De diensten begonnen normaal te rijden op 21 september 1903. Omdat de nieuwgeplande Duinenlijn nog maar op de Tekentafel bestond, deed men beroep op stoomtraktie, alle veertig minuten een rit. Na de komst van de Duinenlijn Oostende-Knokke, zou de Vuurtorenlijn verlengd worden tot het einde van de Fortstraat, om dan langs de Kongolaan met de Duinenlijn terug te keren. In december 1905 legde de N.M.V.B. een voortsel ter tafel, om de definitieve lijn langs de Viktorialaan, de Fortstraat en de Kongolaan te laten lopen. Dit voostel werd aangenomen, maar vooraleer het kon uitgevoerd worden, stond er nog heel wat te gebeuren in Oostende. Immers, de komst van de Duinenlijn betekende evenzeer de komst van de elektrische traktie op de lijn Oostende - Knokke, en om de dienst naar behoren te laten verlopen, was er een keerlus nodig. Tot dan toe was het eindpunt van de lijnen het Van der Sweepplein, tegenover het station. Voor lijn 1 wenste de N.M.V.B. een lus aan te leggen, die de Hendrik Serruyslaan verliet, om langs de Karel Janssenslaan, de Leopoldlaan, het Marie-Joséplein terug op de Hendrik Serruyslaan te draaien. Oostende kon zich daar niet mee verenigen, en weigerde. In geen geval mocht er een tram op de Leopoldlaan komen. Uiteindelijk kwam de lus er via de Karel Janssenslaan, de Berlijnstraat, (thans IJzerstraat) en de Koningsstraat naar het Marie-Joséplein.

Deze lus was er in eerste instantie nodig voor de lijn Oostende-Blankenberge, waarvoor de elektrificeringswerken aan de gang waren. Zoals wij al vroeger zagen, kwam die elektrifikatie gereed op 29 mei 1909. Het eindpunt van de stadslijnen naar de Vuurtoren en naar Slijkens zou dan meteen ook aan het Marie-Joséplein komen te liggen. Merkwaardig is wel, dat deze lijnen het nieuwe eindpunt al op 15 mei 1909 in gebruik namen!

Het is mij niet bekend of beide stadslijnen ook de lus langs de Berlijnstraat bereden, of dat zij het overloopwissel op het Marie-Joséplein gebruikten. Later was dat in ieder geval zo. Toen de Vuurtorenlijn haar vertrekpunt nog op het Van der Sweepplein had, had zij daar een eigen opstelpunt. Daar stond een gietijzeren halteplaat van het overbekende model, met de tekst:

TREINSTILSTAND
NAAR DE PHARE.

De diensten van de lijn naar de Vuurtoren werden gereden met rijtuigen uit de reeks 9169 - 9182, nl. de oudste elektrische rijtuigen van de kust. Zij reden aanvankelijk op de konsessie North, tussen Oostende en Mariakerke, nadien Westende, en zij droegen in die tijd de nummers 1 - 14. De lijn voorzag

in een werkelijke behoefte en kende een goede bezetting.
Tijdens de eerste wereldoorlog kwam het tot een dienstonderbreking, doordat de bezetter de bruggen van de voorhaven en van de spuikom buiten gebruik stelde.

De Duitsers van hun kant hadden echter ook behoefte aan vervoer, en zo ontstond de lijn van Mariakerke naar Sas Slijkens.Hierdoor werd ook de Vuurtorenlijn gedeeltelijk bediend.

Bij de Duitse aftocht in 1918 stelde het vluchtende leger de elektriciteitscentrale van Slijkens buiten dienst, en het net viel stil bij gebrek aan drijfkracht. Na de oorlog beijverde de Maatschappij zich om ondanks de moeilijke tijden op alle gebied, de trams weer aan het rijden te krijgen.
Voor de lijnen naar de Vuurtoren en naar Slijkens kunnen we stellen dat de eerste nog voor het seizoen 1919 terug in dienst kwam. Jos Neyens (+) haalt hiertoe de datum aan van april 1919, terwijl R.Vancraeynest het houdt op 1 juni 1919. Wanneer de lijn naar Slijkens terug in dienst kwam, is niet meteen te achterhalen, maar R.Vancraeynest houdt het bij oktober 1920. Dat lijkt in elk geval een zeer aannemelijk tijdstip. al zal het wel altijd moeilijk blijven hier het juiste ogenblik te benalen. Uit oude zichtkaarten blijkt dat de lijnen Oostende - Knokke en Oostende - Westende al vroeg de nummers 1 en 2 waren toebedeeld. Deze lijnnummers droegen zij op de voorkant van het motorrijtuig op kleine, vierkante metalen plaatjes. De stadslijnen van Oostende kregen lijnnummers in 1922, en wel volgens dit schema:

Lijn 3: Marie-Joséplein -Voorhaven -Vuurtoren;
Lijn 4: Marie-Joséplein - Voorhaven -Slijkens;
Lijn 5: werd de bestaande kringlijn, die de stad doorkruiste in de vorm van een langgerekte tang. De stadslijn van Knokke legde haar rondjes af als lijn 6. Daarmee hield het toen op. De lijnaanduidingen waren nu voor:
lijn 1: zwart cijfer op rood veld. Lijn 2: wit cijfer op blauw veld, lijn 3: zwart cijfer op geel veld, lijn 4: geel cijfer op bruin veld en lijn 5: wit cijfer op groen veld. Lijn 6 in Knokke reed met een blauw cijfer op een witte ondergrond.
De reiswegen werden, zoals vroeger al gemeld, aangebracht op de borden op de zijkanten van het rijtuig, boven de ramen.
Kort na de elektrifikatie van de Vuurtorenlijn in 1909, werd de enkelsporige lijn verlengd in de Fortstraat, om terug te keren langs de Viktorialaan en de Kongolaan, de huidige Dr Eduard Moreauxlaan, waar ze, samen met lijn 1 naar Oostende terugreed. Op aandringen van vele oorlogsverminkten werd overwogen de lijn naar het Militair Ziekenhuis te verlengen. De N.M.V.B. stond gunstig tegenover dit plan, en richtte haar aktiviteiten op de uitvoering ervan. Ook de gemeenteraad van Oostende stond gunstig,zij het voorwaardelijk. Uitbreiding van de Oostendse haven,en de ermee gepaard gaande sloping van huizen, hadden trouwens toch trajektswijzigingen met zich moeten brengen. Het slopen van de oude vuurtorenwijk gebeurde vanaf 1922, en omstreeks die tijd werd begonnen met het oprichten van een gans nieuwe wijk, de OPEX-wijk, ten zuiden van de toenmalige Kongolaan. Deze OPEX-wijk, (Ostende Plage et EXtentions) was hoofdzakelijk bedoeld als nieuwe woonwijk voor de verdreven stedelingen. Deze wijk was een feit, omstreeks 1929, ongeveer met het uitbreken van de grote ekonomische krisis. De tramlijn nu, verliet de Vuurtorenweg,ten voordele van de Viktorialaan. Deze laan werd gevolgd tot de Fortstraat, draaide deze straat in en volgde ze tot aan het einde, waar tevens de lus samenliep met de lijn van Knokke. Het eindpunt was nu vlakbij het Militair Ziekenhuis gelegen, en stemde tot voldoening van vele oorlogsinvalieden. De inhuldiging had plaats op 29 september 1921. Zoals gezien werd tussen dit tijdstip en 1929 de vuurtorenwijk gesloopt. Tijdens het badseizoen in de dertiger jaren gebeurde het vaak, dat lijn 3 vanaf het Militair Ziekenhuis verlengd werd naar Bredene Duinen, en waarschijnlijk ook nog wel nà de 2° Wereldoorlog. Daartoe lag er een overloopwissel op de Kongolaan. De trams verlieten het eindpunt-Fortstraat, en reden op lijn 1,om voorbij het overloopwissel de stroomafnemer te draaien, en via de overgang, lijn 1 te berijden, tot Bredene-Duinen. Daar eveneens werd via een overloopwissel gekeerd, om langs lijn 1 terug te keren naar Oostende, Marie-Joséplein. Dat alles gebeurde binnen de normaal voorziene tijd naar het Militair-Ziekenhuis. De tijd was dus wel ruim gemeten!

Een andere uiting van dienstbetoon was de verlenging van lijn 3 op drukke uren, naar Mariakerke. Dat kwam eveneens tot uiting, aan het begin van de dertiger jaren, en het was duidelijk een tegemoetkoming aan de verlangens van de Mariakerkenaren, die al heel lang aandrongen op zulke lijn, die zij overigens al hadden gekend tijdens de eerste wereldoorlog, en die bleef bestaan tot in 1920.(Van Craeynest). Tot een effektieve verlenging van de lijn is het echter nooit gekomen.
Het materieel dat tot inzet kwam op lijn 3,was zoals reeds vermeld , de rijtuigen 9169 - 9182. Daarmee werd gereden tot omstreeks 1935. Geleidelijk aan kwamen toen wagens uit de reeksen:9212-9215; 9228-9251, en 9470-9477. Verder naar het einde toe zien wij ook af en toe de gewone standaardrijtuigen van de kust op lijn 3 verschijnen.

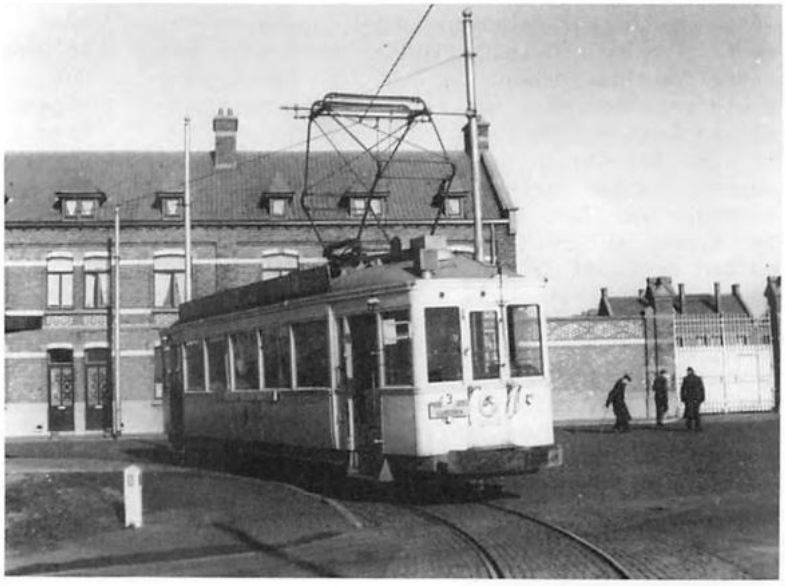
F O T O - B L A D Z I J D E .

Boven:

Mw. 9240, van de reeks 9228-9251, in dienst op lijn 3, aan de terminus Waterhuis, omstreeks 1948. Dit rijtuig kwam in dienst op de lijn Oostende-Blankenberge op 25.1.1909. Foto: Frans Keutgens.Arch.Eigen Baan.

Midden:

Eindpunt Fortstraat-Krijgsziekenhuis. Mw 9470 op lijn 3, toen zij weer naar het Marie-Joséplein werd geleid. Foto: Edu Bouwman; 5 juli 1955. Archieven Eigen Baan.

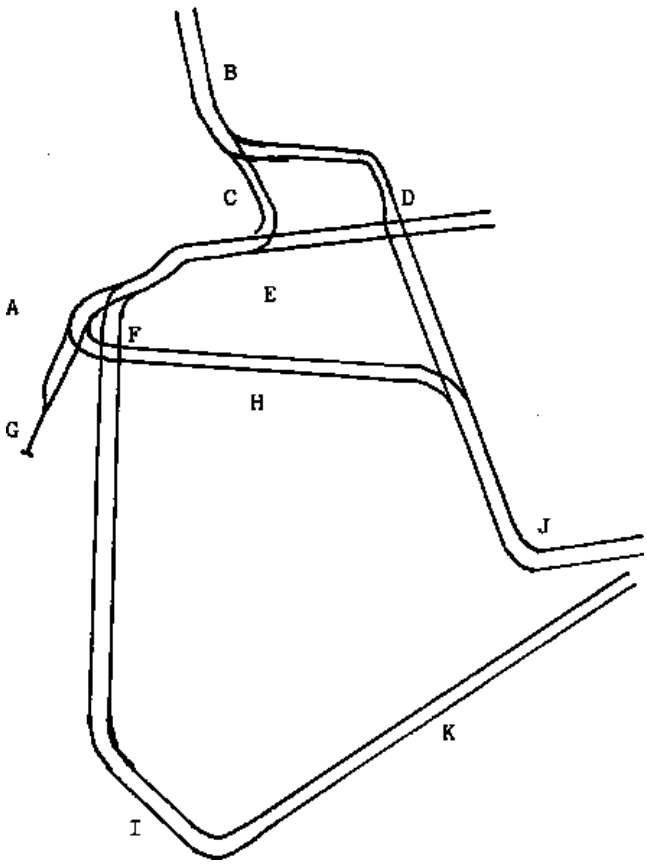


Onder:

Aan het Krijgsziekenhuis zien wij mw. 10045 in dienst op lijn 3, een mooie opname van Jacques Bazin: 17 mrt 1955. Archieven Eigen Baan.

Alles is echter nog niet gezegd, en daarom keren wij nog even terug. De laatste huizen in de Vuurtorenwijk werden gesloopt aan het einde van de jaren dertig. Dat ging, zoals gezegd, ten voordele van de havenuitbreiding en de industrievestiging. Nadat de Viktorialaan geheel gesloopt was, werd lijn 3 langs de Napoleonlaan omgelegd. De nieuwe Viktorialaan kwam te liggen, ongeveer vijftig meter oostwaarts van de oude. Doordat in juli 1933, lijn 3 via de Napoleonlaan werd gelegd, kon de lus hersteld worden. Immers, de oude Viktorialaan was gesloopt, maar de nieuwe was er nog niet. De nieuwe vismijn werd in dienst genomen op 15 sept. 1934. Het valt allicht te begrijpen, dat de N.M.B.S. het vervoer van vis nu zou gaan verzorgen, terwijl de N.M.V.B. dat al lang deed. In dat verband verwijzen wij graag naar het artikel van G.Hesselink, waar hij sprak over deze vistreinen.(Zie PrOV-Koerier nrs 1-6.)De Voorhavenbrug bleef echter een hinder voor een vlot verloop van het tram- en treingebeuren in het havengebied. Er konden niet eens twee trams elkaar kruisen, en het lag dus voor de hand dat er wat moest gebeuren. Het nieuwe Vlotdok was op dat ogenblik nog niet zo groot als thans,wat niet wegnam dat mensen, die in de Vismijn hun brood verdienden, nog een aardige stap moesten zetten om bij de tram te geraken op de Napoleonkaai. In het najaar van 1934 werd op het stadhuis van Oostende een vergadering gehouden om de problemen te bespreken. Een gevolg van die besprekingen was, dat de N.M.V.B. besliste een tramspoor te leggen op de Rederijkaai, de huidige H.Baelskaai, ten oosten van het vlotdok. Van daar uit werd de lijn verlegd naar het midden van de Fortstraat, om zo naar het Krijgsziekenhuis te lopen. De nieuwe toestand werd in gebruik genomen op 2 januari 1935, waarbij de sporen in de Napoleonkaai verdwenen. Datzelfde jaar bracht de N.M.V.B. in Oostende grote veranderingen aan het net, die reizigers alleen maar voordeel zouden brengen.
Op de Kapelbrug, waar tot dan toe geen sporen hadden gelegen, kwamen er nu wel. Komende van het Van der Sweepplein, reden de trams nu rechtdoor de Kapelbrug over, om dan rechtsaf te buigen naar de Vindictivelaan. Aan het Waterhuis kwan nu DE halte voor reizigers die per trein aankwamen of vertrokken. Inderdaad, de N.M.B.S. besliste vanaf het badseizoen 1935, alle treinen die tot nu toe ontvangen werden in het station van Oostende-stad, te ontvangen in Oostende-Kaai , het station waar tot dan, alléén de Internationale treinen aankwamen en vertrokken, in aansluiting op de schepen naar- en van Engeland. Dat zou nu dus veranderen, en Oostende-Kaai werd het station waar alle treinen nu zouden aankomenen vertrekken , met uitzondering nochtans van de lijn Oostende - Torhout, waarvan de treinen nog ontvangen werden in Oostende-stad, tot 31.5.1941. Toen werd het stil in het oude station....
Door deze verandering moest de N.M.V.B. wel volgen, en zich naar de treinreizigers richten. Het tramstation van het Van der Sweepplein werd, analoog aan het oude station, stil en verlaten. De nieuwe toestand bracht met zich, dat alle trams werden omgelegd langs de Kapellebrug, de Vindictivelaan, het Waterhuis, en afbuigend van de Vindictivelaan naar links, over het St Pieter en Paulusplein, de Jozef II-straat, naar de H.Serruyslaan, waar werd aangesloten op het betaande spoor naar het Marie-Joséplein en verder. Daarmee was nu de Vindictivelaan, tussen de Kapellebrug en het Waterhuis, het drukst bereden stuk tramlijn van de kust geworden, waarover de lijnen 1,~~3~~,~~4~~,2,~~8~~,3, ~~3~~,4,5 en 6 de weg naar hun eindpunt vonden. De tramsporen op de Sint-Jansbrug, waar in de beste tijden slechts een strengelspoor lag, bleven echter behouden voor goederendiensten en voor de dieseltram Oostende-Diksmuide, en natuurlijk ook als reservespoor.

Daarmee waren echter alle schapen niet over het hek! De geplande verlenging van het Vlotdok en de ruimte, nodig voor de scheepswerven, zou de tramlijn naar de Vismijn weer grondig verstoren. Op 15 maart 1935 stemde de Gemeenteraad gunstig voor een ontwerp dat bepaalde dat er een nieuwe lijn van lijn 3 zou aftakken naar de Vismijn. Toen echter bleek dat de N.M.V.B. het visvervoer wat gemakkelijker zou aanvatten, kwam er verzet van de N.M.B.S. omdat deze maatschappij ernstige konkurrentie vreesde. Ook Openbare Werken had bezwaren, zodat het ganse opzet weer op losse schroeven kwam te staan. Men nam weer plaats aan de besprekingstafel, en N.M.V.B. en O.W.kwamen tot een overeenkomst. Hierin was o.m. bepaald dat er een nieuwe elektrische tramlijn zou komen tussen de oude- en de nieuwe Vismijn, waarop een frekwente dienst met grote rijtuigen zou onderhouden worden. De overzetsdienst zou afgeschaft worden. Hiertegen trad Oostende (traditiegetrouw?)in het verweer. Het uiteindelijke gevolg was, dat de overeenkomst door de Minister werd opgeschort. Op 18 sept.1936 liet Oostende zelfs P.V. opstellen tegen de N.M.V.B. omdat die sporen had aangelegd zonder het Kollege te raadplegen. Uiteindelijk deed de N.M.V.B. toch een bouwaanvraag, maar op het antwoord van Oostende, dat de stad slechts een tijdelijke toestemming gaf liet de N.M.V.B. weten dat ze afzag van de uitbating van de nieuwe lijn.
Leon Jacobs, Direkteur-generaal van de



TOELICHTING BIJ DE TEKENING.

A = Station Oostende-Kaai
B = Station Oostende-Stad
C = Kapellebrug(*)
D = Sint-Jansbrug = strengelspoor
E = Kapellestraat.
F = Centrale halte "Het Waterhuis"
G = Landhoofd = terminus 3,3,4,8 (en 7)
H = Jozef II-straat
I = Visserskaai
J = Marie-Joséplein.
K = Van Iseghemlaan.

(*) Op de Kapellebrug lag weliswaar een dubbelspoor, maar beiden lagen zo dicht tegen elkaar, dat twee tramrijtuigen er niet konden - en mochten!- kruisen.
De Sint-Jansbrug daarentegen is altijd zo smal geweest, dat men daar zijn heil gezocht heeft in een strengelspoor.

N.M.V.B., een man die zijn funktie ten volle waardig was, begaf zich op 17 dec.1936 naar Oostende om de stand van zaken verder te bespreken. Hij haalde zijn slag thuis! Op 21 december 1936 reed de eerste tram naar de Vismijn! Bij het begin van de uitbating droeg de nieuwe lijn geen lijnnummer maar een wit bordje met zwarte letters **VISCHMIJN - MINQUE.**
Korte tijd later zou ze echter gaan rijden als lijn 3 doorstreept. In de zomer 1937 was dat zeker een feit. Het koersbordje was wit met zwarte letters, terwijl het ronde cijferveld geel was met een zwarte 3, en een rode streep, van boven links naar onder rechts.

Het eindpunt van lijn 3, aan het kaaistation , was het overloopwissel aan het Waterhuis, maar later werd dat overgeplaatst naar de landtong die aftakte van de afbuiging naar het St Pieter en Paulusplein en de Jozef II-straat. Het eindpunt op de landtong is er pas gekomen nà het badseizoen van 1939 , want mensen die ieder jaar tijdens de zomer - maanden in Oostende kwamen bevestigden mij dat in de zomer 1939 die landtong er nog niet was. In den beginne hebben de lijnen 3 en 4 hun eindpunt op het Marie-Joséplein behouden, maar even later eindigden zij ook bij het Waterhuis. Toen de landtong in gebruik werd genomen, werd dat hun eindpunt. Sommige diensten echter bleven vertrekken van het Marie-Joséplein.

Natuurlijk, bij het uitbreken van de 2°Wereldoorlog, die voor ons land begon op 10 mei 1940, bleef ook Oostende niet gespaard van de daaraan verbonden ellende. De eerste bommen kwamen neer op de Vuurtorenwijk,op 15 mei 1940. Lijn 3 kon eigenlijk niet meer uitrijden, maar vanaf 16 mei werd gereden tussen de vorige eindpunten, Station en Krijgsziekenhuis, maar dat gebeurde nu langs de Kongolaan, het trajekt van lijn 1, op en af. Lijn 3 bis hield op te bestaan tot betere tijden aanbraken.

Door het uitbreken van de oorlog kwam er aan veel mooie dingen een einde. De vrijheidsberoving was één der eerste geschenken van de bezetter. In oorlogstijd is dat een veel voorkomend iets, maar het is er niet minder hard en pijnlijk om. De avondklok werd ingesteld, en in Oostende evengoed als elders in het land, lagen de havenaktiviteiten nagenoeg lam, terwijl de toeristen en badgasten thuisbleven. Of er na de bominslagen van 15 mei 1940 nog trams op de lus hebben gereden weet ik niet, maar de rijdraden en stukken spoor werden weggenomen in 1942, het jaar dat zoveel tramlijnen werden opgebroken, om oostwaarts te verdwijnen voor de strijd tegen Rusland.

(wordt vervolgd.)

SPOORWEG

Lijnen Lijnen Lijnen Lijn
en Lijnen Lijnen Lijnen L
ijnen Lijnen Lijnen Lijn
n Lijnen Lijnen Lijnen Lij

B

AFGESLOTEN OP
10.02.1986.

Een nieuwe jaargang, een nieuwe aanpak.

Met ingang van dit nummer 1/86 hebben wij een kleine wijziging aangebracht aan de titels van de rubrieken betreffende het spoorwegnieuws en het nieuws over tram- en autobusbedrijven.

Wij hebben gemeend door de titel AKTUEEL en AKTIEF te splitsen een beter onderscheid te maken tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer. Het nieuws om en rond de spoorwegen vindt U voortaan onder deze nieuwe titel, "SPOORWEGLIJNEN". We hopen dat deze verandering de lezer mag bevallen. Aan het opzet van de bijdragen wordt er vooralsnog niets gewijzigd !

"ANTWERPEN OP HET SPOOR„ (in '86 reeds 150 jaar !).

Het is nog maar pas geleden dat de 150e verjaardag van de spoorwegen in België werd gevierd, en er is alweer iets te vieren bij het spoor. Meer bepaald in ANTWERPEN dit maal. Op 03 MEI 1986 zal het juist 150 jaar geleden zijn dat Antwerpen verbonden werd met Mechelen (en Brussel) door "den ijzeren weg".
Ter gelegenheid van dit feit staat er weer een en ander feestprogramma op stapel waarvan hieronder de voornaamste aktiviteiten :

1836 - 1986

-Verschijnen van een uniek kijk- en leesboek over de spoorwegen in en rond de metropool. Het krijgt de titel mee van "ANTWERPEN OP HET SPOOR" en zal naast Antwerpen Centraal (Middenstatie) ook het verdwenen Zuidstation ruime aandacht genieten.
Dit werk dat verzorgd wordt door de drukkerij en uitgeverij DE VLIJT zal einde april, begin mei op de markt verschijnen. Voorintekening is mogelijk vanaf de maand MAART. Meer gegevens kan men vinden in de pers, voor wat betreft rekening nummers, prijs e.d.

-25 APRIL (vrijdag), een datum om niet te vergeten ! In het Centraal Station wordt op die dag een tentoonstelling geopend over 150 jaar spoorwegen in Antwerpen. Deze tentoonstelling zal te bezichtigen blijven tot en met 11 mei.

-Eén dag later, ZATERDAG 26 APRIL 1986 is het Antwerpse CENTRAAL STATION hét middelpunt van een groots opgezet feest. De plaatselijke middenstand, de werkgroep verkeer Antwerpen (weva), BRT 1 Verkeersredaktie en ook BRT radio Antwerpen verlenen hun medewerking. Dus 26 APRIL ..... ALLEN DAARHEEN !!!

-Speciale Ritten.

Feest-zonder het inleggen van bijzondere ritten bij een spoorwegbedrijf- is uiteraard niet voor te stellen en daarom voorziet men op zaterdag 3 en zondag 4 MEI 1986 havenrondritten met DUBBELDEKTREINEN. Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan de ontwerpen wat betreft reisweg en dienstregeling terzake. Alvast een zaak om van dichtbij te volgen.
Op dezelfde data zal ook het ELEKTRISCH MOTORSTEL 1935 weer van stal gehaald zijn en ritten rijden tussen ANTWERPEN CENTRAAL en MECHELEN. De vertrektijden, prijzen en verdere informatie betreffende deze manifestaties zullen te verkrijgen zijn op de inlichtingskantoren van het station Antwerpen Centraal.
In de loop van de maand JUNI verwacht men in Antwerpen ook nog een heuse stoomtrein vanuit Limburg. Meer hierover verder in het blad in de veronderstelling dat ons de vereiste informatie nog tijdig toegestuurd is.

Alweer een nieuwe reeks elektrische lokomotieven voor de nmbs ...

...we stellen U voor: REEKS 11 !

Na afhalen van de lokomotief ging het in de richting LUTTRE (CW) voor weging. Nadien komt de lokomotief naar haar nieuwe thuishaven BRUSSEL ZUID. Op de foto : hle 1181 gesleept door hlr 7309 (Inc) te BAULERS (18.11.85.) (►foto j m)

Op maandag 18.11.85 kwam in de BN- fabrieken te Nijvel de eerste ELEKTRISCHE LOKOMOTIEF REEKS 11 (voor de Beneluxdienst) gereed om overgedragen te worden aan de NMBS.
Omstreeks 09.00 uur was de rangeerlokomotief uit MONCEAU te BAULERS aangekomen om de nieuweling op te halen...

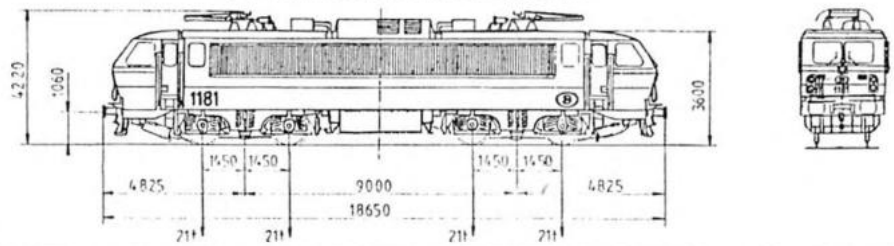
De lokomotieven van de reeks 11 dragen de nummers van 1181 tot 1192. Deze-op het eerste zicht-onlogische volgorde verklaart zich door het feit dat ook een reeks 11 bestaat bij de Nederlands Spoorwegen. Onze reeks 11 zijn TWEESPANNINGSlokomotieven voor het rijden van de BENELUXdienst tussen Amsterdam en Brussel Zuid. Op het net van de NS zou de nummering 1101/12 voor een dubbele nummering kunnen zorgen, zodat vergissingen in de hand worden gewerkt. De oplossing werd gevonden door het toekennen van nummers die verder doorlopen.

Van uitzicht verschilt deze lokomotief (opbouw kast/bogies ...) in niets van de reeksen 27 en 21 welke reeds eerder geleverd. De kleur is echter een versmelting van de beide huisstijlen, GEEL van de NS met het PURPERROOD van de NMBS.
Om tot een mooi geheel te komen met de rijtuigen die de NS levert, zijn onze 11-en bovenaan purperrood (bordeau) versierd met een gele zichtbaarheidsstreep en onderaan een brede gele band overlangs de kast en de kopvlakken. In deze brede band bevindt zich langszij het nummer (links) en aan het andere uiteinde het bekende B- monogram.

Afwijkend van de vroegere gebruiksvoorwaarden is wel dat deze reeks van Beneluxlokomotieven niet langer meer uitsluitend mogen benut worden voor REIZIGERSdienst. Het is technisch mogelijk om met deze lokomotieven ook GOEDERENtreinen te slepen. Al zullen deze lokomotieven wel het meest reizigersdiensten verzekeren, het is in feite de eerste meerspannings GEMENGDE lokomotief van de NMBS.

Meer technische gegevens zijn te vinden in de beschrijvende fiche welke afgedrukt staat op volgende bladzijde.

Lokomotief reeks 11



ALGEMEENHEDEN

Effectief :		12
Type :		BoBo
Volledige massa :	ton	84
Nummering : 1181 tot 1192		
Doorlopend vermogen :	kW	3.180
Dienstspanningen :	kV	3 / 1.5
Maximumsnelheid :	km/h	160/ 120
Maximale massa per as :	ton	21
Maximum kracht bij het starten:	kN	238
Minimumstraal voor bocht :	m	100
Doormeter der wielen :	mm	1250
Beantwoordt aan omgrenzingsprofiel UIC		

MECHANISCH GEDEELTE

Bouwer : Spoorw. en Metaalkonstrukt. (P.A.M) te Nivelles.

Jaartal van de bouw : 1985/1986

Bemming : Autom. rem bij dienst en rechtstr.rem bij rangering, moedrem werkend op de automatische leiding. Elektrische rheostatische bulprem. De automatische rem bevat het regime "Goederen - reizigers" en het regime "Hoge druk" (2 drukstappen).
De machinistenkraan van de automatische rem is van het type Wabco Westinghouse (PM2) met elektrische bediening.
De lokomotief is voorzien van een anti-sliprem, 2 compressoren "Wabco" type 292 VB 79, die 8 reservoirs vogien met totale inhoud van 1.000 l.

In elke stuurkabine is een schemafrem voorzien, die aangrijpt op de vier renseinwielen van een draistel.

Draistel :
De lokomotief is uitgerust met BO-ACEC draistellen met - primair : Winterthur ophanging
- secondair : Flexicoil ophanging.

Verwarming der stuurkabines is met elektrische verwarmingsbatterij met luchtblazer.

ELEKTRISCH GEDEELTE

Traktieuitrusting :

Bouwer : ACEC Charleroi
Type : Aanzetuitrusting met thyristoren, elektronisch gestuurd.
Traktiemotoren : Type LE 402 B met serie-bekrachtiging.
Aantal : 4
Vermogen : 898 kW *
Doorlopend vermogen : 780 kW
Koeling : Elastisch op 3 punten.
Elastische overbrenging :
- Transmissie PAT - Federantrieb

Tandwielverhouding : 116/31 = 3,742

Elektrische regeluitrusting :
Bouwer : ACEC Charleroi
Type : Rheostatisch, met beperkt vermogen.

Opmerking : Voorzien van ATB om op NS-net te rijden.

Hulptoestellen :

2 statische omvormers : 3 kV/1,5 kV - 2 x 55 kV met uitgang 380 V - en 110 V
2 x 2 ventilatoren op 1 motorgas 4 V - 4 in traktiemotoren 230 V - 40 A - 1 ...
type ACEC Z 400 tr/min., debiet 1 ... m³/min. *
2 x motorventilator : voor koeling, 380 V - 8,5 kW - type ACEC - 1 ... tr/min. 40 m³/min. 120 m³/min. *
12 x motorventilator : voor koeling, transformatoren 115 V in de ventilatoren inbouwen
2 x motorcompressor :
- motor 380 V - 11 kW - type ACEC 1.000 tr/min.
- compressor Wabco-Westinghouse type 292 VB 79 met 2 drukstappen en 5 cilinders.
1 batterij : Permanent gelaten door de 2 statische omvormers in 2
Batterijen NIFE type MCH 25 Sh met 25 elementen 100 V - laadspanning 115 V.

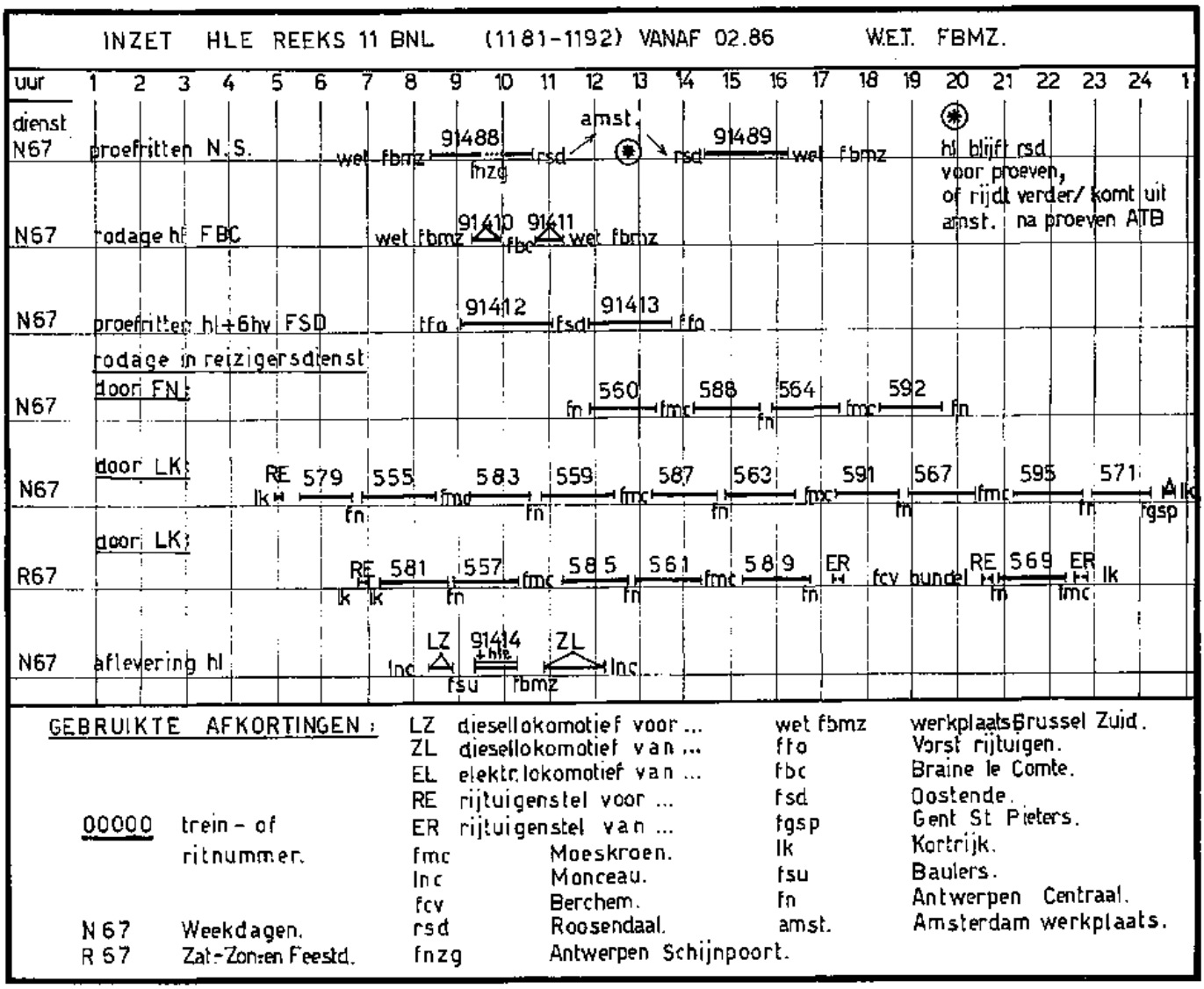
* Berekende waarde.

Indienststelling van de nieuwe lokomotieven.

Na de traditionele testritten naar Braine-le-Comte (lokomotief alleen) en naar Oostende (met meetrijtuig en last) gaan deze lokomotieven ook stuk voor stuk proefrijden op het net van de NS. Deze proeven gaan meestal door in de buurt van ROOSENDAAL. De lokomotieven worden uitgerust met het ATB- systeem. Een gedeelte van de apparatuur wordt ingebouwd te Brussel Zuid (Vorst) terwijl de afstelling en het testen gebeurd door de Nederlandse Spoorwegen in de werkplaats AMSTERDAM. In grote lijnen komt het hierop neer dat na aflevering de lokomotieven proeven ondergaan te Vorst, waarna zij in dienst worden gesteld voor proefritten. Daarna wordt een rit geörganiseerd naar Roosendaal voor het beproeven van de 1500 Volt. Wanneer dat alles voldoet wordt er aandacht besteed aan de inbouw van de ATB waarvoor de lokomotief naar Amsterdam wordt overgebracht waar hij enkele dagen blijft. Na terugkomst wordt de machine in RODAGE gesteld voor opleiding bestuurders en het bijeenrijden van voldoende kilometers. Hierdoor kunnen de verborgen gebreken aan het licht komen en verholpen worden, zodat bij het starten van de échte dienst een storingsvrije inzet wordt verwacht.

De rodageritten worden gereden in Trek- Duw met de treinen van de relatie Antwerpen- Moeskroen. Men kan de lokomotief reeks 11 aantreffen aan de volgende treinen : E560 fn 11.58 - fmc 13.25 E588 fmc 14.17 - fn 15.44
E564 fn 15.58 - fmc 17.25 E592 fmc 18.17 - fn 19.44

Soms is ook aan nog andere treinen FN-FMC een lokomotief reeks 11 te vinden, maar dat is afhankelijk van de beschikbaarheid van een tweede lokomotief voor rodageritten. De eerste reeks van treinen worden bestuurd door treinbestuurders van Antwerpen Centraal en rijden alleen op WEEKdagen. De andere reeks van treinen gebeurt met bestuurders van Kortrijk waar ook op zaterdag en zondag diensten worden verzekerd. De volledige inzet tot op heden is vervat in de grafiek hierna.



GEBRUIKTE AFKORTINGEN :

00000 trein - of ritnummer.

N 67 Weekdagen.
R 67 Zat-Zon-en Feestd.

LZ	diesellokomotief voor ...	wet fbmz	werkplaats Brussel Zuid.
ZL	diesellokomotief van ...	ffo	Vorst rijtuigen.
EL	elektr. lokomotief van ...	fbc	Braine le Comte.
RE	rijtuigenstel voor ...	fsd	Oostende.
ER	rijtuigenstel van ...	fgsp	Gent St Pieters.
fmc	Moeskroen.	lk	Kortrijk.
lnc	Monceau.	fsu	Baulers.
fcv	Berchem.	fn	Antwerpen Centraal.
rsd	Roosendaal.	amst.	Amsterdam werkplaats.
fnzg	Antwerpen Schijnpoort.		

Ondertussen wordt ook bij de huisleverancier van de NS, de WAGGON-FABRIK TALBOT in Aken, koortsachtig verder gewerkt aan de 59 intercityrijtuigen voor de Beneluxtreinen. Er komen 18 B, 10 A, 10AB, 10BDR en 11BX rijtuigen. Men verwacht dat begin OKTOBER 86 de eerste stam in dienst zal gesteld worden tussen Brussel en Amsterdam. Een stam (trein) bestaat uit hle reeks 11 met 1 hv A, 1 hv AB, 1 hv BDR, 2 hv B en 1 hv BX (stuurstand) = 6 rijtuigen. Men beschikt hiermede over bijna 500 zitplaatsen (82 in 1° kl. en 317 in 2° kl.) Bovendien zijn er nog eens 64 klapstoeltjes opgesteld.
Voor de volledige dienstregeling te rijden met het nieuwe materieel zijn er 8 stammen nodig, 7 in bestendige dienst en 1 stam in onderhoud. De rijtuigen zijn geel met rondom de ramen het purperrood van de NMBS, zodat tesamen met de lokomotief de nieuwe beneluxtreinen een zeer fraai geheel zullen vormen.

Al eerder zullen de lokomotieven reeks 11 een geregelde grensoverschrijdende dienst onderhouden. Vanaf de nieuwe dienstregeling, welke in voege zal treden op 01 JUNI 86 zullen de lokomotieven 11 een treinpaar SEIZOENTREINEN rijden tussen Brussel Zuid en Amsterdam. Hierdoor komt de lokwissel in Roosendaal te vervallen. Het betreft hier de treinen :

E 1181 Bru Zd 10.19u - A'dam 13.15u
E 1286 A'dam 16.48u - Bru Zd 19.54u

Wijzigingen aan de verdeling elektrisch traktiematerieel.

Door de verdere aflevering van elektrisch traktiematerieel wordt er geregeld een wijziging aangebracht aan de lijst van de onderhoudswerkplaatsen.
Om de toewijzing van het materieel zo rationeel mogelijk te laten gebeuren zal men de onderhoud laten gebeuren door de werkplaats die zich het meest "centraal" bevindt van het gebied waar het betrokken materieel tot inzet komt. Hieronder de veranderingen sinds 5 januari 11.

- hle reeks 25	(2501-2514)	van Bru Zd naar Merelbeke.
- am 70jh	(641- 655 en 657- 662)	van Merelbeke naar Kortrijk.
- am 80/82	(301- 336)	door Stockem (am336 bijgekregen).
- am 82	(337- 355)	door Kinkempois.
- am 82/84	(356- 440)	door Oostende.

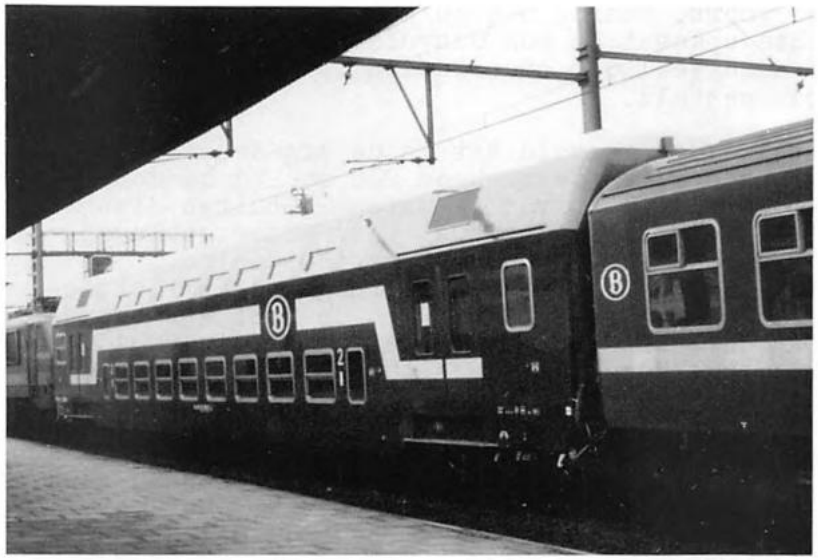
De pantograaf in het nieuws.

Nadat een elektrische lokomotief reeks 26 (2628) uitgerust was met een nieuw type van pantograaf, nl BRECKNELL- WILLIS, zijn nu ook elektrische motorstellen van het type BREAK uitgerust met dergelijke panto's. Het betreft hier de vier laatst geleverde motorstellen 437, 438, 439 en 440. Op te merken valt dat deze stellen door BN uitgerust werden met een gewone FAIVELY- pantograaf en aldus geleverd. De ombouw van de panto's gebeurde in de werkplaats Oostende door de NMBS. Naast deze vier "vreemden" is er nog een andere "vrijbuiter" op pad. Het motorstel 378 werd op zijn beurt voorzien van een afwijkend type van pantograaf. Het is eveneens een "eenbenig" type van het merk FAIVELY, met een lichtere konstruktie dan de normale uitvoering. Ver doorgedreven proeven zullen nu tot doel hebben de meest geschikte panto te ontdekken. Op 29 en 30 oktober (85) werden daartoe proefritten gereden met de stellen 378, gekoppeld met 437. Er werd gereden van Oostende naar schaarbeek, waar de meetapparatuur aan boord werd gebracht, vervolgens ging het naar Charleroi Zuid, om via Luik Gmins terug naar Schaarbeek te sporen. Van 7 tot 21 november werd tussen Bergen en Braine-le-Comte intensief proefgereden met de drie verschillende soorten pantografen. Daartoe werden de "buitenbeentjes" gekoppeld tot verschillende formaties (met panto faively gewoon en nieuw type/faively en brecknell/brecknell en faively nieuw) om een duidelijk verschil in de gedragingen van deze panto's na te gaan. (Binnenkort in PROV- KOERIER een bijdrage over de werking van een pantograaf).

Boven of beneden ?...

Voor proefritten met de nieuwste reizigersrijtuigen, de dubbeldekkers (of duorijtuigen) -officieel M5-, werden op verschillende lijnen in de gewone reizigerstreinen soortgelijke rijtuigen opgenomen. Deze waren niet toegankelijk voor de reizigers. De proeven hadden tot doel de gedragingen van de rijtuigen na te gaan, zowel bij het "gesleept" als bij het "geduwd" worden. Ook in Antwerpen hebben dergelijke proeven plaatsgehad. De rijtuigen werden ingezet in de treinen van de relatie Antwerpen- Moeskroen. Daartoe kwam op 11 december het rijtuig 52502 / 50 88 2638 002-6 vanuit Brugge naar de metropool. Daags nadien reed het rijtuig mee in de treinen 557 (fn 858-fmc 1025), 585 (fmc 1117 - fn 1244), 561 (fn 1258 - fmc 1425), 589 (fmc1517 - fn 1644), 568 (fn 1958 - fmc 2125) en 596 (fmc 2217 - fn 2344). Er werd enkel gereden op WEEKdagen. De proef was oorspronkelijk voorzien tot en met 3 januari 86, maar werd reeds beëindigd op 23 december gezien alle benodigde meetresultaten beschikbaar waren. Op 7 januari reed het rijtuig terug naar Brugge zoals voorzien.

Op 2 MAART wordt de algemene voorstelling aan de Heer Minister van Verkeerswezen en aan de pers in het vooruitzicht gesteld van een volledig treinstel M5 (stuurpost, A- rijtuig, B- rijtuig).



Het dubbeldekrijtuig(B) 52502 / 50 88 2638 002-6 als proef opgenomen in trein 561. (► foto Berchem 12.12.85. -mj-)

LEVERINGEN

130 rijtuigen waarvan :
- 15 (A) 1° klasse
- 97 (B) 2° klasse
- 18 (BDX) 2) klasse met pakwagen en stuurpost

SAMENSTELLING

maximum 10 rijtuigen

Een stam zal bestaan uit 8 à 10 rijtuigen, als volgt verdeelt :
- 1 BDX, 1 A en 6 à 8 B.

AANWENDING

-De rijtuigen M5 worden enkel gebruikt voor het verzekeren van PENDELTREINEN (P).

-Zullen tot inzet komen in en rond de periferie te BRUSSEL.

-In principe worden 2 treinen, samengesteld met M5- rijtuigen, voorzien voor het vervangen van 3 treinen met rijtuigen M4. (1 hv M5 = 1,5 x 1 hv M4).

-Met ingang van de nieuwe dienstregeling (1 juni 86) zullen de eerste treinen dubbeldekkers ingezet worden op de lijnen 35/36 tussen Hasselt en Brussel. Ook op de lijnen 125/161 zullen ze rijden tussen Hoei- Namen- Brussel. Dienaangaande heeft men een ONTWERP opgesteld dat evenwel nog kan aangepast worden. Men voorziet hierin de bediening van de volgende treinen :

- P 3331 fhs 0612 - flb 0754		P 3422 ly 0610 - ffo 0804	
(Hasselt)	(Lembeek)	(Huy)	(Vorst)
- P 4331 fh 1548 - fhs 1725		P 4424 ffo 1656 - ly 1826	
(Halle)	(Hasselt)	(Vorst)	(Huy)

In juni 1987 hoopt de NMBS 6 volledige treinstellen in huis te hebben. Tot zolang worden tijdens de spits geen wijzigingen aan de dienstregeling aangebracht en rijden de dubbeldektreinen in vervanging van de gewone treinen.

b+b'+b" = IR b ofwel antwerpen c. doornik / geraardsbergen rechtstreeks.

Nu we het toch al een klein beetje hebben over de "hieuwe dienst", nog een klein bericht in verband met de IR- verbinding(en) b, b' en b". Voor alle duidelijkheid : de IR- verbinding b bestaat momenteel nog steeds uit drie afzonderlijk geëxploiteerde delen, nl b = Antwerpen Caal-Bru Zd/ b' = Schaarbeek - Doornik/ b" = Halle - Geraardsbergen. Vanaf juni 86 wordt dit één geheel en elektrisch ! Rechtstreeks vanuit Antwerpen Centraal wordt het dan mogelijk om zonder overstap naar Geraardsbergen of Doornik te sporen. De IR- treinen Antwerpen - Bru Zuid worden verlengd naar de twee richtingen zodat een splitsing onderweg noodzakelijk wordt. Het koppelen en ontkoppelen van de treindelen zal plaatsvinden in Edingen. In Edingen zal het treindeel naar Doornik als eerste starten na de ontkoppeling, terwijl in de richting Brussel het deel komende uit Geraardsbergen het eerste toekomt. Met deze werkwijze wordt de druk op de zwaar belaste Noord- Zuid verbinding verminderd, vooral tijdens de spits. Antwerpen krijgt meteen een tweede rechtstreekse verbinding met Henegouwen erbij !

Het ontmantelen van de dieseltraktie gaat verder.

Aanvulling aan lijst prov. 3/84

Het is alweer van ons nummer 3/84 geleden dat we ruim de aandacht hebben besteed aan de DIESEL-TRAKTIE. De trend van het verder afbouwen van deze traktievorm ging ondertussen echter onverminderd voort. Daarom hebben we in dit nummer de gedachte opgevat om een aanvulling te brengen van het materieel dat ondertussen ook buiten dienst werd gesteld.

Volledigheidshalve dient ook nog te worden vermeld dat in de afgedrukte lijst in ons nummer 3/84 bij de rangeerlokomotieven de reeksen 230 en 231 hadden moeten voorkomen. Deze machines zijn in de loop van de jaren 60 buiten dienst gesteld. Na de oorlog was het Belgische spoornet vrijwel berijdbaar gebleven, doch men kampte het meest met een gebrek aan voldoende traktiemiddelen.
Als eerste hulp kreeg men de beschikking over een viertal rangeerdiesellokomotieven van het War Department, oorspronkelijk afkomstig van de LMS. Het betreft de nummers LMS 7059, 7061, 7064 en 7067. WD hernummerde deze resp. in 70213, 70214, 70217 en 70218. Bij de NMBS werden deze machines na een lange periode van huur definitief overgenomen en hernummerd naar de reeks 230. Ze kregen de nieuwe aanduiding 230.01 tot en met 230.04. Deze machines waren diesel- elektrisch.
Door de Duitsers was ook een rangeerlokomotief achtergelaten, een diesel- hydraulische machine gelijk aan de Duitse V36, welke bij de NMBS in het park werd opgenomen als 231.01. Dat gezegd zijnde volgt hierna de opgave van het materieel dat sinds het nummer 3/84 werd buitendienst gesteld. Het volledig geheel geeft dan de toestand weer op 01/12/1985.

DIESELMATERIEEL BUITEN DIENST GESTELD

LIJN DIESELLOKOMOTIEVEN.

REEKS	NUMM	DAT VOORVAL	DATUM P.V.	DAT UIT GES.	REDEN - OPMERKINGEN
51	5191	03.02.84	24.08.84	01.10.84	Ongeval Hasselt Vorming (zie ook 6308).
	5161	22.11.84	22.01.85	01.03.85	Ongeval Y Otterbeek (Mechelen) met Z37241 (zie ook 5920/5948).
54	5406	10.01.85	13.02.85	01.04.85	Ongeval Ronet WDT (Nacht 10/11.01.85).
59	5932	.09.84	06.09.84	01.10.84	Destandardisatie reeks (na brand Merelbeke).
	5920	22.11.84	02.01.85	01.02.85	Ongeval Y Otterbeek met Z28231 (dubbeltraktie met 5948). -zie ook 5161-
	5948	22.11.84	02.01.85	01.02.85	Ongeval Y Otterbeek met Z28231 (dubbeltraktie met 5920). -zie ook 5161-
60	6035X		20.06.84	01.08.84	Destandardisatie reeks.
	6062		20.06.84	01.08.84	" "
	6022X		20.06.84	01.08.84	" "
	6053X		20.06.84	01.08.84	" "
	6056		20.06.84	01.08.84	" "
	6009		09.08.84	01.10.84	" "
	6018		09.08.84	01.10.84	" "
	6031		09.08.84	01.10.84	" "
	6064		09.08.84	01.10.84	" "
	6024		09.08.84	01.10.84	" "
	6061		13.09.84	01.11.84	" "
	6021		01.10.84	01.11.84	" "
	6020		16.10.84	01.12.84	" "
	6025		18.01.85	01.03.85	" "
	6078		18.01.85	01.03.85	" "
	6054		13.02.85	01.04.85	" "
	6013		11.04.85	01.05.85	" "
	6065		03.05.85	01.06.85	" "
	6080		20.06.85	01.08.85	" "
	6015		23.07.85	01.09.85	" "
	6037		23.07.85	01.09.85	" "
	6071		17.10.85	01.11.85	" "

61	6111		01.10.84	01.11.84	Destandardisatie reeks.
	6102		13.02.85	01.04.85	" "
	6110		11.04.85	01.05.85	" "
	6114		10.05.85	01.07.85	" "
	6115		20.06.85	01.08.85	" "
	6105		17.10.85	01.12.85	" "
	6101		13.11.85	01.12.85	" "
	6106		13.11.85	01.12.85	" "
	6109		13.11.85	01.12.85	" "
62	6209	30.01.85	05.03.85	01.04.85	Ongeval te St.- Niklaas (zie ook 6232).
	6232	30.01.85	05.03.85	01.04.85	Ongeval te St.- Niklaas (zie ook 6209).
	6308	03.08.84	24.08.84	01.10.84	Ongeval Hasselt Vorming (zie ook 5191).
	6332	22.04.85	23.07.85	01.09.85	Ongeval te Lodelinsart.
			RANGEERDIESELLOKOMOTIEVEN.		
72	7204		01.10.84	01.11.84	Destandardisatie reeks.
	7207		01.10.84	01.11.84	" "
	7203		10.05.85	01.07.85	" "
	7214		17.10.85	01.11.85	" "
	7201		13.11.85	01.12.85	" "
	7209		13.11.85	01.12.85	" "
84	8413	28.09.85			Ongeval te Athus.
			DIESELMOTORWAGENS.		
40	4001		25.10.84	01.12.84	Destandardisatie reeks.
	4002		25.10.84	01.12.84	" "
	4003		25.10.84	01.12.84	" "
	4004		25.10.84	01.12.84	" "
	4005		25.10.84	01.12.84	" "
	4006		25.10.84	01.12.84	" "
	4007		25.10.84	01.12.84	" "
		Het nummer 4001 werd overgedragen aan de CFV3V. Motorwagen 4006 blijft bewaard voor het museum.			
43	4307		26.04.84	01.07.84	Ombouw motorwagen ES/ ES401.
	4325	03.01.84	04.02.85	01.03.85	Ombouw motorwagen ES/ ES40.(2)-?-.
	4314				Wacht beslissing Dir. M. voor eventuele ombouw motorwagen ES
	4333				
	4327				
44	4409	14.01.85			Ongeval Anzegem OW81 met MZ5610.
			OVERGEDRAGEN AAN ANDERE DIENSTEN EVENWEL MET BEHOUD VAN HUN NUMMER.		
46	4612	28.11.83	21.02.85	01.04.85	Overdracht naar dienst ES.
49	4905		09.01.76		Overdracht naar dienst ES.
	4907		09.01.76		Overdracht naar dienst ES.
	4906		01.07.84		Overdracht naar dienst ES.
	4911		01.07.84		Overdracht naar dienst ES.
		Terwijl de traktiemiddelen welke overgeheveld worden naar dienst ES definitief geschrapt worden uit het bestand van Direktie M., blijven de lokotraktoren reeks 91 welke worden overgedragen aan dienst Baan, wel opgenomen in het bestand M., welke er eveneens de eigenaar van blijft. De lokotraktoren E. welke op de zijlijnen met vereenvoudigde exploitatie het werk overnamen van de stoomlokomotieven werden overtallig. Voor het slepen van lichte			

werktreinen van dienst Baan zijn ze echter een gemakkelijk te bedienen traktievoertuig. Door het wegvallen van de bediening van vele loskoeren en aansluitingen kwamen voldoende lokotraktoren vrij om te worden overgedragen aan dienst Baan. Naast de zware traktoren reeks 92, welke reeds verschillende jaren toebehoren aan dienst Baan, beschikt deze dienst nu over twee typen van traktievoertuigen.

Hieronder de opgave van de overgedragen lokotraktoren :

91	9101	01.11.85	Overgedragen aan dienst Baan	IPV Gent
	9102	01.11.85	"	IPV Gent
	9103	01.11.85	"	IPV Gent
	9119	01.11.85	"	IPV Bru (CSB Schaarbeek)
	9121	01.11.85	"	IPV Bru (CSB Schaarbeek)
	9122	01.11.85	"	IPV Mons
	9124	01.11.85	"	IPV Mons
	9128	01.11.85	"	IPV Mons
	9138	01.11.85	"	IPV Gent
	9140	01.11.85	"	IPV Mons (ACV Bascoup)
	9141	01.11.85	"	IPV Charleroi
	9142	01.11.85	"	IPV Namur
	9145	01.11.85	"	IPV Charleroi
	9150	01.11.85	"	IPV Gent (creosoteerwerf Wondelgem)
	9154	01.11.85	"	IPV Namur

Levering(en) nieuw traktie-materieel.

ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN

REEKS 21 : 2128, 2129 en 2130 (1° schijf volledig) afgeleverd aan WET BRUSSEL ZUID.

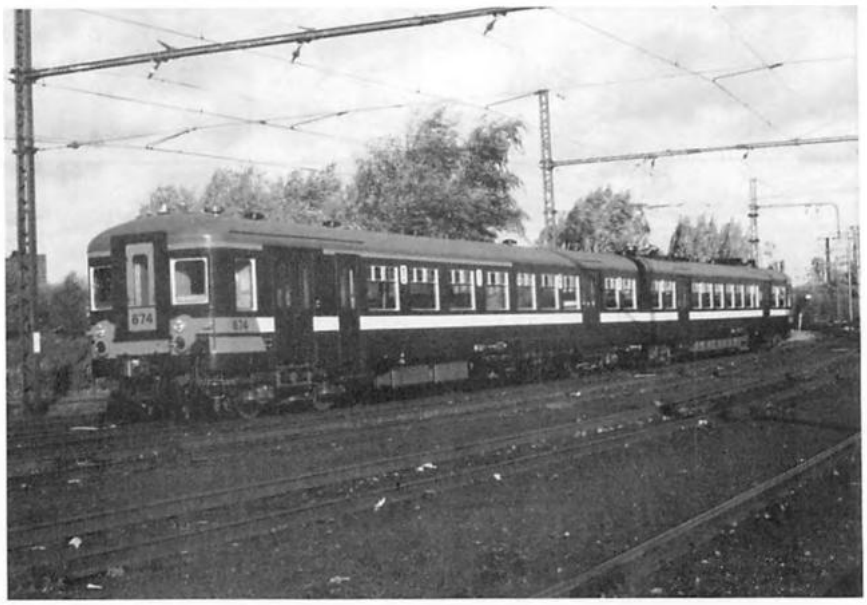
REEKS 11 : 1181 tot en met 1187 (Benelux- tweespanningslokomotieven) afgeleverd aan WET BRUSSEL ZUID.

ELEKTRISCHE MOTORSTELLEN

REEKS 03 AM84 : 436, 437, 438, 439 en 440 (3° schijf volledig) afgeleverd aan WET OOSTENDE.

Er roert wat bij het spoor...

de nieuwe huisstijl = purperrood.

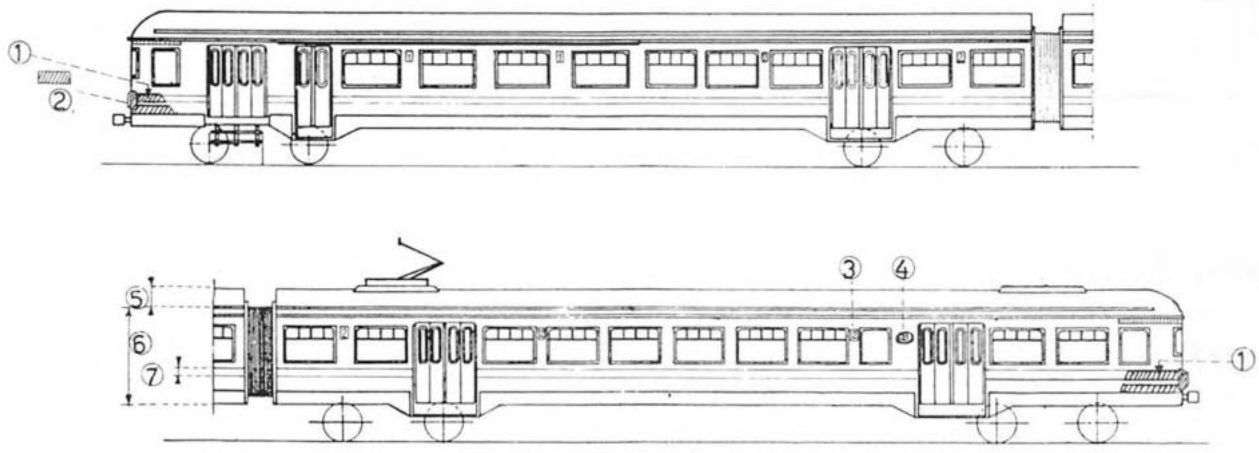


Hiernaast het eerste "tweetje" in de nieuwe schildering. Een fris voorkomen. (► schaarbeek 09.11.85. mj)

...een nieuwe stijl, o.k. - maar hoe ?

>het schilderschema !

In aansluiting op het artikel over de nieuwe IC/IR- schildering in PROV- KOERIER 4.85, hierbij het schilderschema van de tweeledige elektrische motorstellen. Wanneer deze stellen in de werkplaats langskomen voor GROTE REVISIE of voor een volledige herschildering, krijgen deze de nieuwe kleuren aangepast.
De stellen krijgen een purperrode kast versierd met een lichtgrijze sierband overlangs. (De deuren blijven vrij). Het dak wordt schaduwgrijs geschilderd, terwijl alle delen onder de kast (bogies, bergingskasten voor batterijen e.d.) grijs worden geverfd. Op de kopvlakken blijft de gele intercirculatiedeur behouden en wordt tot halfweg de zijramen van bestuurdersplaats (of compartiment hoofdwachter) een ontdubbelde zichtbaarheidsband aangebracht. De nummers zijn zwart op gele achtergrond van het nieuwe type "UNIVERS 65 BOLD". Op de kopdeur zijn ze zowel als op de zijvlakken 175mm hoog.



DE KLEURCODE :

1 = cijfernummering motorstel (cijfers zwart RAL 9011)
2 = cadmiumgeel (geërceerde oppervlakken) RAL 1021
3 = klasseaanduiding met zelfklevers (cfr break)
4 = eigendomsmerk (monogram B) in grijs RAL 7035
5 = schaduwgrijs (dakgedeelte) RAL 7022
6 = purperrrood (kast) RAL 3004
7 = lichtgrijs (sierband) RAL 7035

Voor de goede orde geven we hieronder de opgave van de tweeledige elektrische motorstellen welke deze nieuwe kleurcombinatie zullen krijgen :

00	AM62	151 - 210
	AM63	211 - 250
	AM65	251 - 270

05	AM66	601 - 640
	AM70jh	641 - 664
06	AM70th	665 - 676
	AM73	677 - 706
	AM74	707 - 730
	AM78	731 - 756
	AM79	757 - 782

Bij het afsluiten van dit artikel zijn de stellen 671 en 674 reeds purperrood.
674 = 08.11.85
671 = 24.12.85

In en rond de werkhuizen

Opgave van het traktiematerieel IN VERTOEF in de verschillende CENTRALE WERKPLAATSEN op afsluitdatum 10.02.86.

Rg = grote revisie.
Ri = tussentijdse revisie.
Div = diverse bewerkingen, herst., wijzig.
Onderlijnd = vtg bij inrit in nieuwe schild.

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN

HLE
- Rg / 2340 - 2557
- Ri / 1603
- Div./ nihil

AM
- Rg / 804
- Ri / 952 - 062 - 838 - 643 - 057 +breaks voor omwisseling traktiemot.
- Div./ 376 - 360 - 052 - 089 - 087 - 356

AR
- Rg / nihil
- Ri / nihil
- Div./ 4409 (afbraak) - 608.05 (restauratie) - 4006 (museum) -
  ES401 (=ex 4307) ombouw motorwagen ES
  ES40. (=ex 4325) ombouw motorwagen ES

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE
- Rg / nihil
- Ri / nihil
- Div./ 2753 - 2624 - 1804 - 2020

HLD
- Rg / 5178- 5118- 6266- 5104- 5315
- Ri / nihil
- Div./ 6280 - 5113

HLR
- Rg / 7385 - 7386 - 7302 - 8244 - 8428 - 8232 - 8232 - 8233 - 8310 - 8415 - 7364 - 8035
- Ri / nihil
- Div./ nihil

AFBRAAK 5161- 5191- 5932- 6009- 6015- 6021- 6031- 6078- 6104- 6308- 8413

REEDS AFGEBROKEN SINDS 10.08.85 6209- 6332- 6405

Uitritten

Sinds vorige afsluitdatum (10.08.85 !) zijn volgende traktievtg uit de werkplaats(en) gekomen :

CODE :
(1) nieuwe schild. (hle, hld EV. blauw/hld geel/hlr "Z"/am2 010-049,-051-128 gele kopd./APT rood/LH blauw.
(2) bleven groen (am2 / hle / hld).
(3) bleven geel (alleen voor hle).
(4) bleven oranje/grijs (enkel am4).
(5) IC-IR purperrood (am2 151-270 / 601-782 // 301-440 en am4 801-844).
(6) reeds in nieuwe schildering bij inrit.

HLE
- (1) : 2008, 2021, 2025, 2228, 2316, 2356, 2602, 2603, 2626
- (2) : 2309, 2601, 2244
- (3) : 2380
- (6) : 1501, 1503, 1504, 1603, 1607, 1608, 1801, 1805, 1806, 2233, 2553, 2556, 2629, 2632, 2803

HLD
- (1) : 5116, 5136, 5150, 5312(+ombouw vlot. Cabine), 6006, 6235, 6248, 6312, 6282
- (2) : 5519, 5923, 5935, 5943
- (6) : 5142(proefschild.), 5159, 5167, 5186, 5193, 5306, 5521, 5534, 6203, 6231, 6275, 6288

HLR
- (1)/(6): 7003, 7313, 7314, 7336, 7337, 7374, 7390, 7401, 7407, 8001, 8040, 8051, 8205, 8235, 8214, 8247, 8323, 8406, 8412, 8433, 8440, 8503, 8506, 9208, 9212

AR nihil

AM
- (1) : 025, 033, 037, 055, 075, 079, 122, 509, 514
- (4) : 819, 821, 835, 841, 843
- (5) : 311ABD naar BN Brugge voor samenvoeging met nieuw 311B, 671, 674,
- (6) : 014, 058, 059, 098; 099, 102, 157, 158, 167, 171, 174, 176, 531, 641, 642, 648, 696, 702, 777, 955, 712, 064, 806

De idee om tramlijn 3 tijdelijk in buslijn om te zetten, heeft men laten varen, omdat het instellen van bushalten in de Kerkstraat, de Carnotstraat, Gemeentestraat en de Lange Nieuwstraat problemen stelde. Daardoor blijft de tram pendelen tussen de Melkmarkt en het Sportpaleis, terwijl de bus pendelt tussen Sportpaleis en Merksem. Deze toestand zal nog wel tot in het voorjaar duren. De twee sporen in de Van der Delftstraat zijn tot één spoor teruggebracht, maar de bedding waarop de twee sporen lagen is gehandhaafd,omdat de pendelbus en de tram onafhankelijk van het overige verkeer zouden kunnen opereren. Door de jaarlijks terugkerende ziekteverschijnselen van braderijen, koersen en optochten, maakte lijn 12 ook gebruik van het eindpunt Sportpaleis op zaterdagnamiddag 6 sept.1986. Die dag ook was de Turnhoutse baan en de Herentalsebaan in Deurne versperd door "festiviteiten" en werden lijnen 10 en 24 opgehouden op de lus Engelselei,terwijl pendelbussen het overige trajekt zo goed en zo kwaad als dat kon, trachtten te bedienen.
Op 27 augustus 86 was er in Hoboken ook weer eens een zeer belangrijke manifestatie te beleven, waarvoor tramlijnen 2 en 4 vanaf de namiddag moesten driehoeken in de d'Urselstraat.

Wat wij tot op heden niet vermeld hadden, was de herstelling van de eindpuntlus van lijn 7 aan het Tolhuis, die terug ter beschikking kwam van de tram op 26 sept.1985.
Ter herinnering nog even dat buslijn 38 verlengd werd van Berchem-station naar Merksem, Frans de l'Arbrelaan, op 11 feb.1985, en van de Katwilgweg op de Linkeroever,naar de voetgangerstunnel op 15 april 1985. Buslijn 38 kan overigens, ondanks haar beperkte inzet, op een goede bezetting rekenen.Dat is begrijpelijk, want deze lijn verbindt nagenoeg alle lijnen op een direkte en snelle manier met elkaar.Spijtig dat men bij het bouwen van de ringweg niet meteen een tramlijn langsheen de ring heeft gebouwd. Dat kan nu nog, maar met zeer veel kosten en evenveel hindernissen. Het zal in onze goede stede wel nooit veranderen, en dat is op zijn minst spijtig te noemen als wat een reeks aan kansen die men niet benut heeft, of die men door tegenstelling van belangen niet heeft kunnen waarmaken. Elders kenmerkt men zulke toestanden openlijk als een schandaal, bij ons is dat gewoon! Denken wij bv. maar aan de verdubbeling van de Bisschoppenhoflaan, waar wéér eens geen tramspoor voorzien werd. Als over korte tijd de Herentalsebaan tussen Krijgsbaan en Wommelgem verdubbeld wordt, wedden dat men dan zeker wéér te laat zal zijn.En ga zo maar door. Anderzijds gebeurt hetzelfde op het Stadhuis, waar men nu enquètes inricht betreffende de wenselijkheid om tramlijnen aan te leggen op de Linkeroever, waarbij duidelijk een anti-spoor geest vooropgesteld wordt. Men tracht met alle middelen de het publiek negatief te beïnvloeden. Nochtans bij de opening van de bouwwerf stelde de minister van Verkeerswezen duidelijk voorop dat het niet de bedoeling was om miljarden onder de Schelde te stoppen om op de Linkeroever te komen draaien en terug te rijden.Toen was zowat het hele Schepenkollege aanwezig,en toen hebben ze allemaal overtuigd geknikt met het broze hoofd, of hadden ze toen dorst ? Regeren, dat is vooruitzien, en die opdracht is duidelijk niet aanwezig!

Toen België in 1835 koploper was voor het toepassen van de moderne technologie op het vasteland, keek heel de wereld bewonderend naar ons. Het vernuft stelde zich onberekend ten dienste van de jonge staat. Niemand zocht zichzelf, en wij haalden bewonderende ogen. En nu? Wij hinken op gammele krukken achter de rest van Europa aan! We zijn rijkelijk de spotprent geworden van wat wij vroeger zijn geweest, en zelfs onze politici zweven over ons heen als slappe luchtballonnetjes, futloos.En Toch! Eén rekord hebben wij onbetwist: drie regeringen maar géén openbaar vervoersbeleid! En met dié ballast prutsen wij aan metro's, ondergrondse tramlijnen, bovengrondse buslijnen (waarvoor wij niet eens een serieuze eigen baan kunnen voorzien!),en zo modderen wij maar verder. Eénmaal per jaar een Trein-Tram-Busdag, maar niet eens een meerpersonen-tarief, dat er ons toe aanzetten zou, om kollektief te treinen!

Trams die te klein zijn, bussen die bijna tweemaal de pensioensgerechtigde leeftijd hebben bereikt, en dure tunnels naar stadswijken waar de tram grote diensten kan bewijzen, maar waar men tracht hem meteen terug te sturen van waar hij gekomen is! Alsof het een wettelijke misdaad is waar men trots op gaat! Burgers worden geacht dat allemaal voor lief te nemen. Mooi fatsoen! Dat noemt men in België: besturen. Verder bezuinigen wij onverdroten door de tarieven te verhogen, alsof het niet meer op kan. Oef!
Toch zou het duidelijk moeten zijn, als men ziet dat er op zo'n trein-tram-busdag 120.000 kaartjes verkocht worden, wat het publiek vraagt en verlangt. Of niet soms?

Uit het voorgaande moet men nu niet afleiden dat wij onverbeterlijke knorpotten zijn,maar het moet toch mogelijk zijn er eens nuchter tegenaan te kijken, en op korte termijn echt passende en zinvolle maatregelen te nemen,ook al gebeurt er hier en daar wel eens iets wat goed genoemd kan worden, maar durvende daden laten toch teveel op zich wachten,echt!

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Bijdragen tot de geschiedenis van ONZE KUSTLIJN. [VI]

Spoorwegnieuws op en top.

Nieuwsjes van de Antwerpse Tram.

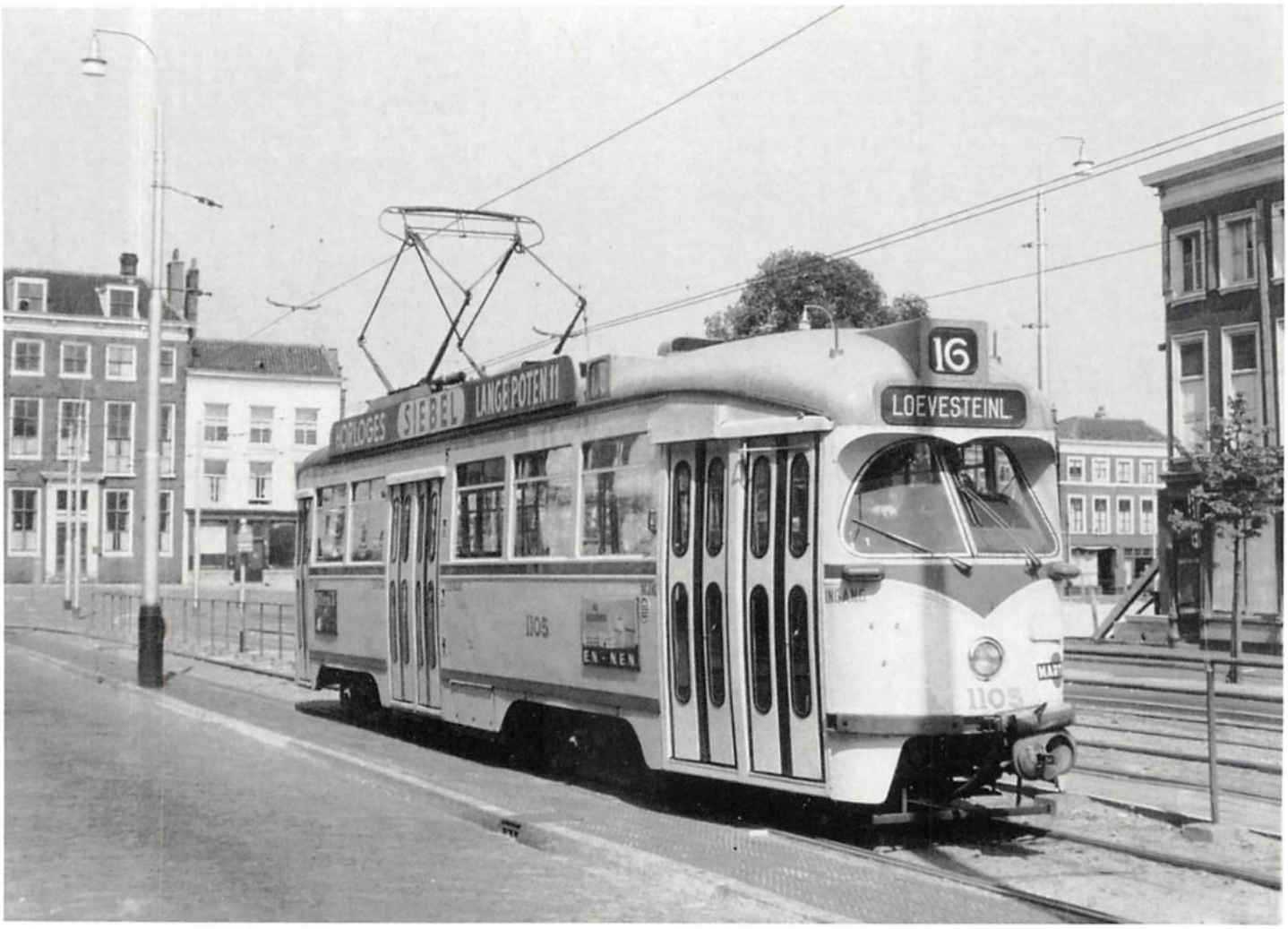


Foto slotpagina: PCC 1105 van de Haagse Tramweg Maatschappij aan het toenmalige eindpunt van lijn 16, de Turfmarkt.
Opname: Archieven Eigen Baan, Antwerpen,
Den Haag, ma. 30 mei 1966.