

proOV koerier

2-86



VERENIGINGSBLAD van de vzw. PRO OPENBAAR VERVOER - ProOV.
Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever: Roger BASTAENS.
Baggenstraat 6
B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-615551-09 van:
ProOV - Baggenstraat 6, 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-Bank, Ossendrecht en Putte,
ten gunste van rekening 1405-62648 van ProOV-ANTWERPEN-Borgerhout.
Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande en
schriftelijke toestemming van de uitgever.
Ondertekende teksten blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur.

Foto voorpagina: Mw. 9232 van lijn 4 van de stadlijnen van Oostende op
de brug van de Brugsevaart te Slijkens. 5 juli 1955. Foto: Edu Bouwman.

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

BIJ PROV. . ZIT JE TOF....

Koken kost geld...

is een oud gezegde, dat helaas maar al te waar blijkt te zijn. Ondanks alle goede voornemens, en ondanks duidelijke taal in ons vorig nummer, waarin wij duidelijk hebben gesteld dat het verschijnen van ons blad sterk afhankelijk is van de bijdrage van onze lezers, hebben een aantal onder hen gemeend heel slim te moeten zijn, en zijn zij aan het konkelfoezen gegaan. Dat leidde tot zeer slecht binnenlopen van de betalingen. Van onze kant hebben wij gesteld dat juist de bijdragen ons moesten in staat stellen te bepalen of wij er al dan niet mee kunnen doorgaan. Het binnenkomen van de bijdragen bepaalde het verschijnen van het eerste nummer. Op het ogenblik dat wij deze lijnen tikken is er juist genoeg geld binnen om twee nummers uit te brengen. Op de ledenvergadering van 26 september besloten de aanwezigen om toch maar het tijdschrift weer uit te brengen, tot het geld zou verbruikt zijn. Hier gaan we dan. Het ontbreken in het vorige nummer van de rubriek "Vriendenkring", maar het voornemen deze in dit nummer te brengen, leidde tot deze publikatie. Veel zal nu afhangen van het binnenkomen van de onbetaalde lidgelden. In het ergste geval komt er een dubbelnummer om de jaargang af te sluiten. Komen er voldoende gelden ter beschikking op korte termijn, dan bestaat reëel de mogelijkheid van het normaal voorziene programma af te werken. Het hangt dus enkel en alleen af van de achterblijvers. Wie verwacht wordt te betalen, krijgt het eerste nummer nog toegestuurd met een begeleidend schrijven met uitnodiging tot dringende betaling. Het tweede nummer wordt geenszins nog verzonden aan wie niet betaald heeft! Wij zijn ons volkomen bewust van het feit dat het laatste jaar niet alles naar wens verlopen is, maar omstandigheden onafhankelijk van onze wil hebben hierin meegespeeld, meer dan ons lief is geweest, en ten slotte zijn de inspanningen van het bestuur geheel onbezoldigd en gebeurt alles in vrije tijd. Tegenslagen blijven ook ons niet bespaard, en bovennatuurlijke inspanningen mogen ook van ons niet verwacht worden. Binnenkort trouwens voorzien wij een al-

gemene vergadering, waarvoor U tijdig zult uitgenodigd worden, en waarop de problemen ten gronde zullen worden besproken. Die vergadering zal plaatshebben op een zaterdag, zodat iedereen daar nagenoeg aanwezig zal kunnen zijn. Indien U begaan zijt met het wel en wee van onze PROV, dan verwachten wij, dat U uw aanwezigheid als een dwingende aangelegenheid zult beschouwen!

De zaak is té belangrijk om er niet bij aanwezig te zijn! Hoe dan ook: WIJ DOEN VOORT!

Zowat overal horen wij geruchten als zouden wij de pijp aan Marten geven. Niets is minder waar! Er is geen enkele reden om ermee te stoppen, en dus doen we dat ook niet!

Ik hoop dat dit voldoende duidelijk gezegd is.

De voorzitter.

MET DE TRAM OP WANDEL ?

Lijn 11 is ontegensprekelijk nog een van de meest boeiende van heel Antwerpen! Het zal je maar gebeuren! Vrijdag 23 mei 1986, reed lijn 11 via de pré-metro, ingevolge vakbondsakties. Toen PCC 2039 net in de ondergrond verdwenen was, kwam de algemene oproep voor de pré-metrolijnen, dat ingevolge een niet nader genoemd voorval, de lijnen 2 en 15 bovengronds werden ongelegd, en dat ook lijn 11 niet meer langs de ondergrond mocht rijden! In het station Plantijn bleef het sein op rood. De bestuurder moest de lijn vrijmaken door achterwaarts naar het Dageraadplein terug te keren. Vandaaruit moest via de normale weg naar de Melkmarkt gereden worden. Wat gevreesd kon worden gebeurde: In de beruchte Ommeganckstraat was er heibel. Dus niet langer langs deze weg rijden. Hoe dan wel? Komende van de Melkmarkt werd gereden tot CS, en via lijn 12, naar de Bank. Lus Leopoldsplein, en via lijn 8 naar het Eksterlaar. De terugrit moest eveneens via dit schema verlopen. Toen ik dat vernam, besliste ik om deze gebeurtenis mee te maken. Op het Eksterlaar aangekomen, stelde ik vast dat de rit juist twee uur had geduurd! Ik heb ervan genoten. Onze bestuurder heeft de slogan: Stad in, stad uit, ik rijd voor U, waargemaakt. Jan.

HONDERD JAAR BUURTSPORWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

HET EINDE VAN LIJN 3 !

Ondanks alle krijgsgeweld en aanverwante ongemakken bleef lijn 3, door haar alter - ego trouw aan haar reizigers, en legde met wisselend sukses haar traject af, rijdend tussen de haar eigen eindpunten, maar via de Kongolaan. De sporen en de bovenleiding van de doorstreepte 3 werden opgebroken, om te verdwijnen in Oostwaartse richting. Na de bevrijding van Oostende, op 8 sept. 1944, was het eerste werk dat men kon doen, een lijst opstellen van de geraamde schade aan het net. Die viel nogal tegen, en rekening houdend met de schade die over het ganse net was aangericht, was het noodzakelijk een voorrangslijst op te stellen. Daarenboven hadden de bevrijdende troepen zich overal gevestigd, zonder rekening te houden met wat na de bevrijding allemaal moest gebeuren. Om dié, en nog andere redenen kon men niet meteen overal aan de slag. Een gevolg hiervan was, dat onze lijn 3, slechts in juli 1945 terug kon beginnen te rijden, en dan nog weer via de Kongolaan. Haar vertrekpunt lag daarenboven nu weer op het Vander Sweepplein, zoals vroeger, in de beginperiode. Die toestand duurde vrij lang, zodat pas einde oktober, twee jaar na de bevrijding, tot aan het Waterhuis kon gereden worden, waar, net zoals vóór de oorlog, het vertrekpunt lag. Nogmaals twee jaar later, op 1 oktober 1948, kon lijn 3 weer haar diensten verzekeren langs de Rederijkaai. Toen was de lus langs de Fortstraat - Kongolaan hersteld. Toen het ergste leed geleden was, kon men weer gaan denken aan andere zaken dan de nodige herstellingen. De verbindingsvaart was gedempt, zodat de Brandariskaai eigenlijk geen kaai meer was. De N.M.V.B. had een oud leed kunnen helen, nl. het scheppen van een zeer degelijke overstapmogelijkheid voor de reizigers van tram naar trein, en omgekeerd. Die kwam tot stand door het oprichten van het N.M.V.B.-station op de Brandariskaai, hetzelfde gebouw dat er vandaag nog dienst doet. Die nieuwigheid kwam in dienst op 30 juni 1954, met de nieuwe zomerdienstregeling. Meteen werd het eindpunt aan het Waterhuis verlaten, op 28.6 al en werd voor enkele weken eindpunt genomen aan de Sint-Jansbrug, tot op 17.10.54 werd teruggekeerd naar het Marie - Joséplein.

De toestand van 1934 was nu vrijwel geheel hersteld. Alleen het stuk Vander Sweepplein tot aan de spoorwegbrug (De Smet de Naeyerlaan) werd verlaten door alle lijnen. Alle lijnen reden nu vanaf het N.M.V.B.-station naar de spoorwegbrug via een nieuw aangelegde helling. Men raakte nog wel het Vander Sweepplein, aan de noordkant, en men bereikte het station langs de huidige Leopold III-laan. De Kapellebrug kwam buiten gebruik ten gunste van de Sint-Jansbrug. Ik weet echter niet meer of die brug er toen nog was, of dat bij die gelegenheid de huidige toestand toen al tot stand gekomen was.

Evenmin is mij bekend of na de 2° wereldoorlog enkele rijtuigen van lijn 3 op sommige uren aan het kriegsziekenhuis nog via het overloopwissel doorreden naar Bredene. Feit is wel, dat op de drukke uren tussen het Marie-Joséplein en Bredene, er een dienst bestond, die gewoon lijn 1 volgde, en die reed met een geel bordje met zwarte tekst "BREDENE - DUINEN."

Na het indienstnemen van het nieuwe N.M.V.B.-station van Oostende had men kunnen denken, dat hier een nieuwe toestand was ontstaan, die de jaren zou trotseren, maar niets was minder waar. Immers, 1954 was een jaar waarin overal te lande lijnen verdwenen, en tal van buslijnen als paddestoelen uit de grond rezen, zodanig zelfs dat in sommige breinen al het vervangen van de trams door bussen op de lijn Antwerpen - Turnhout, de troetellijn van de N.M.V.B., vorm begon aan te nemen. In Brugge waren de stadslijnen reeds omgeschakeld op bus-uitbating. Sedert op 31 juli 1951 (lijn 4) deze omschakeling een feit geworden was, misbruikte men dit gebeuren maar al te graag als voorbeeld. Daarenboven was de tramdienst Oostende-Diksmuide op 18 maart 1951 in busdiensten omgeschakeld, op 13 maart 1955 gevolgd door de lijnen 5 en 6. De verrotting zat al in de vrucht, die er van buitenuit lekker uitzag. Lijn 4 van Oostende, die gedurende haar ganse bestaan, lief en leed had gedeeld met lijn 3, werd samen met deze lijn tot buslijn omgeschakeld op 2 juni 1956. Het nieuwe geluid had dus slachts twee zomers geduurd, en de tramlijnen, helaas, slechts een halve eeuw!

DE OOSTENDSE LIJN 4.

Zoals wij vroeger al hebben gezien, bestond de latere lijn 4 al sedert 1886 als onderdeel van de lijn Oostende-Blankenberge langs de dorpen. Toen de latere stadslijn 4, als dusdanig in functie kwam, moest er daarvoor geen meter spoor worden gelegd. Of er ooit stoomtrams de specifieke dienst Oostende-Slijkens hebben gereden, is mij niet bekend, maar ik denk dat niet. In 1909, samen met de elektrifikatie van de Vuurtorenlijn, verschijnt echter de elektrische lijn naar Slijkens.

Bij de elektrifikatie van de Vuurtorenlijn, de latere lijn 3, wordt tevens de Slijkenslijn, de latere lijn 4 onder draad gebracht. Haar traject spreidt zich uit tussen het Marie-Joséplein, het station, de sluisbruggen, en Slijkens. Vanaf het Marie-Joséplein volgt de lijn de tram naar Blankenberge tot aan de toenmalige Brandweerkazerne, ter hoogte van de sluizen om vandaar rechtsaf te buigen, via de Prins Albertlaan via de tweede brug, de Prinses Elisabethlaan te bereiken, waar ter hoogte van de Nukkerstraat, het eindpunt gelegen is. De tramlijn volgde hier de noordkant van de weg. Bij moderniseringswerken aan het wegdek, in 1930, wordt de lijn temidden van het wegdek gelegd, en, zoals vroeger, op enkelspoor. Deze situatie wordt tot op het einde van haar bestaan, gehandhaafd. Het is onduidelijk waarom deze lijn nooit verlengd werd tot Bredene-dorp, wat eigenlijk normaal geweest zou zijn. Tot in de dertiger jaren wordt de lijn uitgebaat met de rijtuigen van de reeks 9169 - 9182, ex. Cie North. Nadien komen er rijtuigen type Oostende-Blankenberge tot inzet, die het tot het einde toe hebben uitgehouden. De lijnaanduiding was aanvankelijk uitgevoerd in samenhang met, en op de Vuurtorenlijn, en aangebracht op de langsplanken op de daklijst, zoals we vroeger hebben gezien. Toen de lijnnummers werden ingevoerd, kreeg deze lijn, nummer 4 toegekend. De rijtuigen droegen op de voorkant, onder de ruiten, een bruine plaat met gele tekst, en het cijferveld was wit met een zwarte 4.

Een afbeelding van de eerste en een latere tekst vindt U elders in deze bijdrage. In de dertiger jaren gebeurde het geregeld, dat om bezuinigingsmaatregelen - toen óók al! - lijn 4 slechts pendelde, tussen het eindpunt Slijkens en de Voorhavenbruggen. Of dat toen gebeurde als lijn 4 doorstreept, is mij onbekend. Aan de Voorhavenbrug was er dan aansluiting met een tram van lijn 1 of 3 verder stadwaarts. De frekwentie was toen 17 tot 8 minuten, al naargelang het tijdstip van de dag. In samenhang met lijn 3, was er aldus een dienst, variërend van 8min.30 tot 4 minuten, tussen de Voorhavenbrug en het Marie-Joséplein. Onafhankelijk daarvan reden ook nog op dat traject, de rijtuigen van

de lijnen 1 en 1 doorstreept. Voor zover mij bekend, reden de trams van lijn 4 altijd zonder bijwagen, wat niet wegneemt dat het mogelijk toch ooit wel eens gebeurd is.

Een bijzonderheid die lijn 4 betreft, is wel, dat als er op de Brugse vaart roeiwedstrijden werden gehouden, er een stoomtram met soms wel tien rijtuigen, werd ingelegd tussen het eindpunt van de goederenlijn naar Zandvoorde, en lijn 4 tot de voorhavenbrug. De stoomtram reed dan met de supporters aan boord, op tot het eindpunt van de lijn in Zandvoorde. Samen met de roeiers reed de tram dan richting Oostende, zodat alle sympathisanten hun favorieten vanuit de tram konden aanmoedigen. Een lezer heeft die gebeurtenis meermaals weten plaatsgrijpen in de jaren dertig. Volgens dhr R. Vancraeynest gebeurde dat de eerste maal in 1927, terwijl het de laatste keer gebeurde in 1951. Nadien waren er geen stoomlokomotieven meer beschikbaar aan de kust. We vermelden toch graag even dat in die tijd, de kerk van Slijkens, even voorbij de brug gelegen was waarover lijn 4 het kanaal kruiste, stroomopwaarts gezien, lag ze rechts van het kanaal, even voorbij de brug.

Wanneer er in Oostende wat te doen stond, werd lijn 4, evenals lijn 3, wel eens verlengd in de richting Mariakerke, en dat de lijn tijdens de oorlog 1914-1918 gereden werd van Mariakerke naar Slijkens, hebben wij bij lijn 3 reeds gezien.

DE TWEEDE WERELDOORLOG.

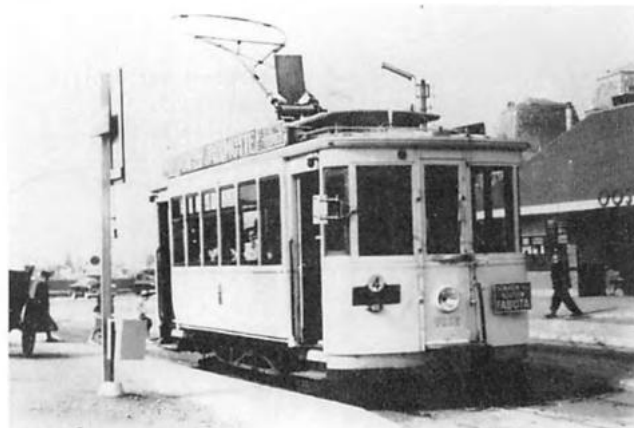
Bij het uitbreken van de vijandelijkheden kende Oostende en het hele kustgebied, een ware overrompeling van vluchtelingen die trachtten, hoe dan ook, een plaatsje te vinden op een schip naar het veilig geachte Engeland. Zoals vrijwel overal te lande, hebben de tramdiensten enkele dagen stilgelegen, in het heetst van de strijd. Na de kapitulatie kwam het leven weer beetje bij beetje op gang, en de tramdiensten hebben over het algemeen nergens lang op zich laten wachten. Ook Oostende maakte daarop geen uitzondering. Natuurlijk kon men niet steeds vanaf het nieuwe begin, de trams laten rijden zoals vóór de bezetting, maar ook daar verhielp men zo vlug mogelijk aan. Oostende, aan de kust gelegen, vormde met de ganse kust overigens, een uitnodiging tot een landing van geallieerde zijde, en dat wisten de Duitsers natuurlijk ook wel. Zij begonnen dan ook al spoedig met van de kust een enorme verdedigingswal te maken. Een gevolg daarvan was, dat in juli 1944 de Duitsers niet meer wilden dat de tramlijnen via de Jozef II-straat nog langer bereden werden, evenmin overigens als de kustlijn zelf,

waarvan overigens de lijn 2 al sedert midden 1942 door stoomtrams werd bediend, maar daarop komen wij later terug. Door een gedeelte van de stad tot "Sperrgebiet" uit te roepen, werden de lijnen 3 en 4 ingekort tot het Vander Sweeplein, een toestand die behouden bleef tot bij de bevrijding van Oostende, op 8 september 1944. Toen werd er enkele dagen helemaal niet meer gereden, en nadien zag de toestand er helemaal anders uit. Door de aangerichte schade was het onmogelijk om alle lijnen meteen weer te laten rijden. Onze lijn 4 kon pas haar diensten hernemen tijdens de maand juli 1945, en dan nog slechts tussen het Vander Sweeplein en Slijkens. De geallieerde troepen hadden immers de Duitse versperring nog uitgebreid tot het ganse havengebied, waardoor alle verkeer onmogelijk geworden was tussen de stad en het havengebied, vòòr en achter de sluizen. In juli kon men weer schuchter van wal steken. De voorzieningen voor na de oorlog hadden reeds tijdens de bezetting een aanvang genomen, met het gevolg dat reeds in december 1945, de regie van Bruggen en Wegen, de aanleg goedkeurde van een oprijhelling tussen de Slachthuiskaai de de Smet de Naeyerbrug. Toen op 5 april 1946 het station Oostende-Kaai voor het publiek terug opengesteld werd, was het de eerste zorg van de N.M.V.B. om terug te keren naar de vertrouwde halte bij het Waterhuis. Vanaf de bevrijding immers was het station Oostende-Kaai door de bevrijdende machten bezet gebleven, en moest de N.M.B.S. echt noodgedwongen, weer het station Oostende-stad terug in dienst nemen. Het Vander Sweeplein hernam toen wat van zijn vroegere luister, maar vermocht niet, gezien de omstandigheden, terug te floreren zoals in de beste dagen. Tussen de bevrijding en het ogenblik dat lijn 4 terug in dienst kwam, reden de trams van Knokke tot op de Prinses Elisabethlaan in Slijkens, en moesten de reizigers te voet verder naar de stad langs het Maria-Hendrikapark, het vroegere Bois de Boulogne. Sedertdien was er dus wel een flinke vooruitgang geboekt. In juni 1946 werd de Jozef II-straat terug vrijgegeven aan de tram, maar vooraleer men de lijnen 3 en 4 terug kon verlengen naar het Waterhuis, werd het toch nog oktober 1946. De stad herstelde zich stelselmatig van de oorlogswonden, en men kwam terug op zijn gewone doen. Dus ook aan uitbreidingen kon men gaan denken. In 1950 keurde het Ministerie de aanleg goed van de helling die reeds door Bruggen en Wegen voorzien was in 1946, en aangezien de Brandariskaai al lang geen kaai meer was, kon men uitgebreid aan een nieuw tramstation werken, dat al langer gepland was, en geroepen om nog lange tijd, goede diensten te bewijzen!

Zover was het echter nog niet. Sedert oktober 1946 kon lijn 4 weer uitgebaat worden zoals voor de oorlog, en dat was al veel. Het gemeentebestuur van Bredene verzocht in augustus 1951, om lijn 4 door te trekken van de Nukkerstraat tot de Nukkerbrug. Veel was dat niet, maar toch zouden heelwat mensen er baat bij vinden. De N.M.V.B. stond wel gunstig tegenover die vraag, maar kon ze niet meteen inwilligen, omdat er bij de Nukkerbrug een wisselplaats moest gebouwd worden. Precies een jaar later en, na aandringen van Bredene, begonnen de werken tot aanleg van het overloopwissel aan de Nukkerbrug, en met ingang van 4 oktober 1952 was de verlenging van lijn 4 een feit.

Een paar dagen voor de indienstneming van het nieuwe N.M.V.B.-station Oostende-kaai, werd het eindpunt van de lijnen 3, 4 en 8, overgebracht van het Waterhuis naar het einde van de Vindictivelaan, ter hoogte van de H. Serruyslaan. Dat was echter geen gelukkige keuze, en daarom besliste de N.M.V.B., op verzoek van het stadsbestuur, met ingang van 17 oktober 1954, het eindpunt van de lijnen 3, 4 en 8, terug te brengen naar het Marie-Joséplein. Het begon eigenlijk pas spannend te worden op lijn 4, en het had nog veel spannender kunnen worden door bijvoorbeeld verlenging naar Mariakerke enerzijds en Bredene-dorp of Bredene-Duinen anderzijds, maar het mocht niet zijn. De laatste kilometers werden gereden op 2 juni 1956. De volgende jaren werden de sporen uitgebrouwen, en werden ruime en moderne wegen aangelegd, alsof men die niet had kunnen bouwen met de tramlijnen er ingebouwd, of ernaast aangelegd! De stad werd weer een stukje moderner, lees: armer, en kortzichtigheid en onbegrip knipoogden naar elkaar...

FOTO HIERONDER: Rijtuig 9232 in dienst op lijn 4, gezien en door een onbekend auteur vastgelegd omstreeks 1955, aan het nieuwe N.M.V.B.-station van Oostende-Kaai.
Archiven: Eigen Baan - ANTWERPEN-Borgerhout.





Twee koersborden van de Oostendse lijn 4, uit de ééntalige periode.



In beide gevallen was het bord bruin van kleur, met gele tekst. Cijferveld wit met zwarte vier.

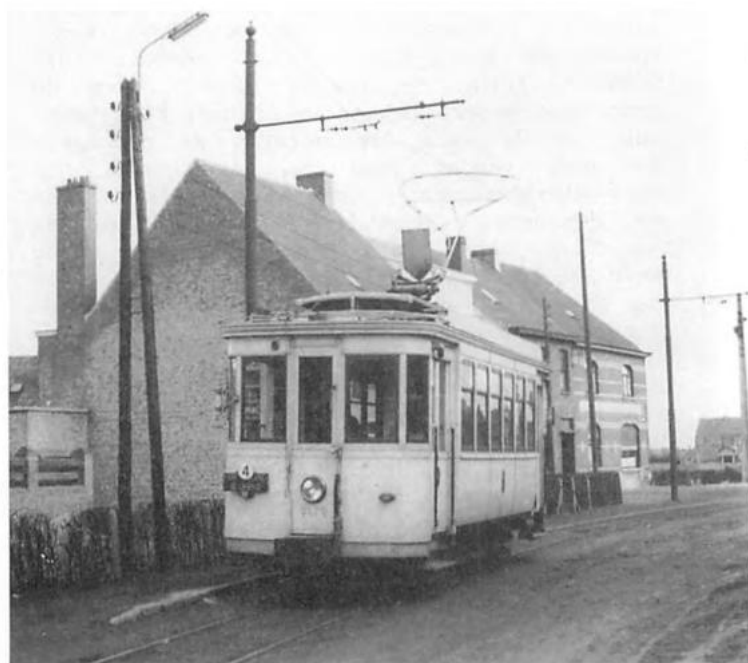


BIJ DE FOTO'S:

Boven: twee koersborden van lijn 4 in Oostende.
Periode 1940 - 1944 en najaar 1954 tot juni 1956.

Midden: Oostende omstreeks 1920 - Vander Sweepplein
Trams van de lijnen naar de Vuurtooren en naar Slijkens.
Op de achtergrond: een tram naar Westende.
Het toenmalige Stationsplein in volle glorie!
Archief: Eigen Baan - ANTWERPEN-Borgerhout.

Onder: Motorwagen 9470 aan het eindpunt van de lijn
in Slijkens - Nukkerbrug, op 17 maart 1955.
Foto: J. Bazin. Archief: Eigen Baan - ANTWERPEN.



SPOORWEG

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



afsluitdatum 10 05 1986.

spoorboekje

BELGISCHE SPOORWEGEN



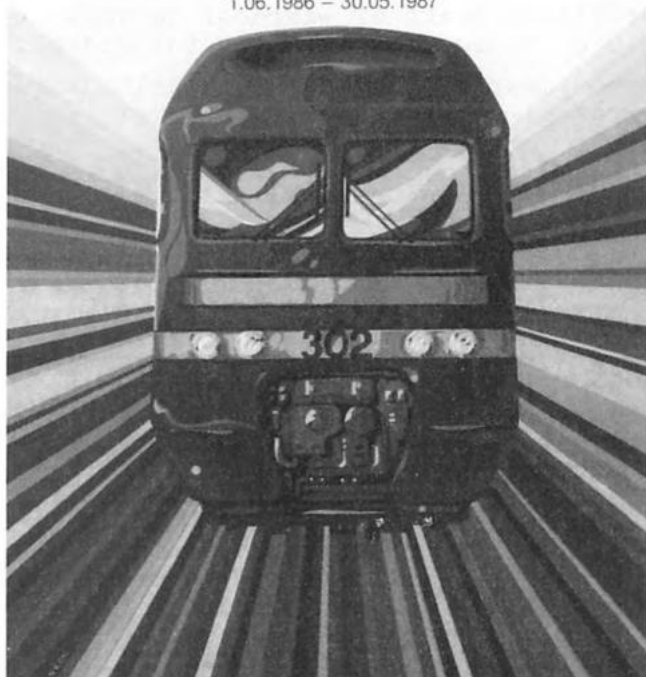
indicateur

CHEMINS DE FER BELGES

1.06.1986 - 30.05.1987

180 F.

*Bij het
nieuwe
spoor-
boekje.*



Met ingang van zondag 1 juni 1986 begint de IC/IR- treindienst aan zijn derde jaargang. Wij hebben het nieuwe spoorboekje even ter hand genomen en geven hierna de belangrijkste veranderingen, verbeteringen en nieuwigheden op een rijtje. Het 744 blz. tellende spoorboekje is onderverdeeld in drie delen :

- informatie (witte bladzijden);
- 1001 verbindingen (blauwe bladzijden);
- volledige treintabellen (bruine bladzijden)

Deze dienstregelingstabellen zijn nog steeds ingedeeld in zones. Zo onderscheiden we de 4 zones als noord- oost, zuid- oost, zuid- west en noord- west. Elke tabel bestrijkt eveneens een bepaald gebied welke schematisch boven elk blad is aangebracht.

Hierna een lijst met de voornaamste wijzigingen :

- ☐ de IC G, Brussel- Kortrijk- Brugge- Oostende wordt gereden met elektrisch materieel over de volledige reisweg. Het wordt tevens een rechtstreekse verbinding zonder overstap.
- ☐ de L- treinen Geraardsbergen- Denderleeuw rijden verder door tot Aalst of Gent- St.- Pieters. Deze treinen geven in Aalst aansluiting met de IC H (Gent- Namen).
- ☐ de L- treinen Ottignies- Charleroi- West worden gereden met modern elektrisch materieel.
- ☐ de IR b Antwerpen- Brussel Zuid wordt verlengd tot Doornik en Geraardsbergen, met splitsing te Edingen.

- verschillende aanpassingen met betrekking tot de T- treinen.
 - de T- treinen zullen ook rijden tijdens het paasweekende, 18, 19 en 20 april 1987.
 - de T- treinen Brugge- Knokke geven in Brugge aansluiting met de IC- treinen Oostende- Brussel- Keulen en Eupen.
 - inleggen van rechtstreekse treinen tussen Aalst en Denderleeuw naar De Panne en terug.
 - er komt een nieuwe rechtstreekse T- trein tussen Charleroi Zuid en Nijvel naar de kust en terug.
 - de T- trein Bergen- Moeskroen- Kortrijk- Blankenberge krijgt een kortere reistijd en wordt gereden met modern materieel.
 - de in het zomerseizoen dagelijkse trein Antwerpen- Blankenberge wordt vervangen door een rechtstreekse verbinding Blankenberge én Knokke (splitsing in Brugge). Deze trein zal rijden van 14.06.86 tot en met 14.09.86 en tijdens het paasweekende 1987.
- ook nog verwacht in 1986 :
 - nieuw Benelux- materieel voor de verbinding Brussel- Amsterdam (IC A).
 - levering van tweespanningslokomotieven reeks 12 waardoor de verbinding Antwerpen- Moeskroen (IC C) doorgetrokken wordt tot Rijsel.
 - ingebruiknemen van de nieuwste reizigersrijtuigen M5 (dubbeldekkers) op de verbindingen Ottignies- Brussel en Hasselt- Brussel met P- treinen
- niet vergeten dat op VRIJDAG 26 DECEMBER 1986 uitzonderlijk zal gereden worden op ZONDAGDIENST ! (brugdag).

TOP PLAN

SPITSDIENSTVERLENING VAN DE NMBS.

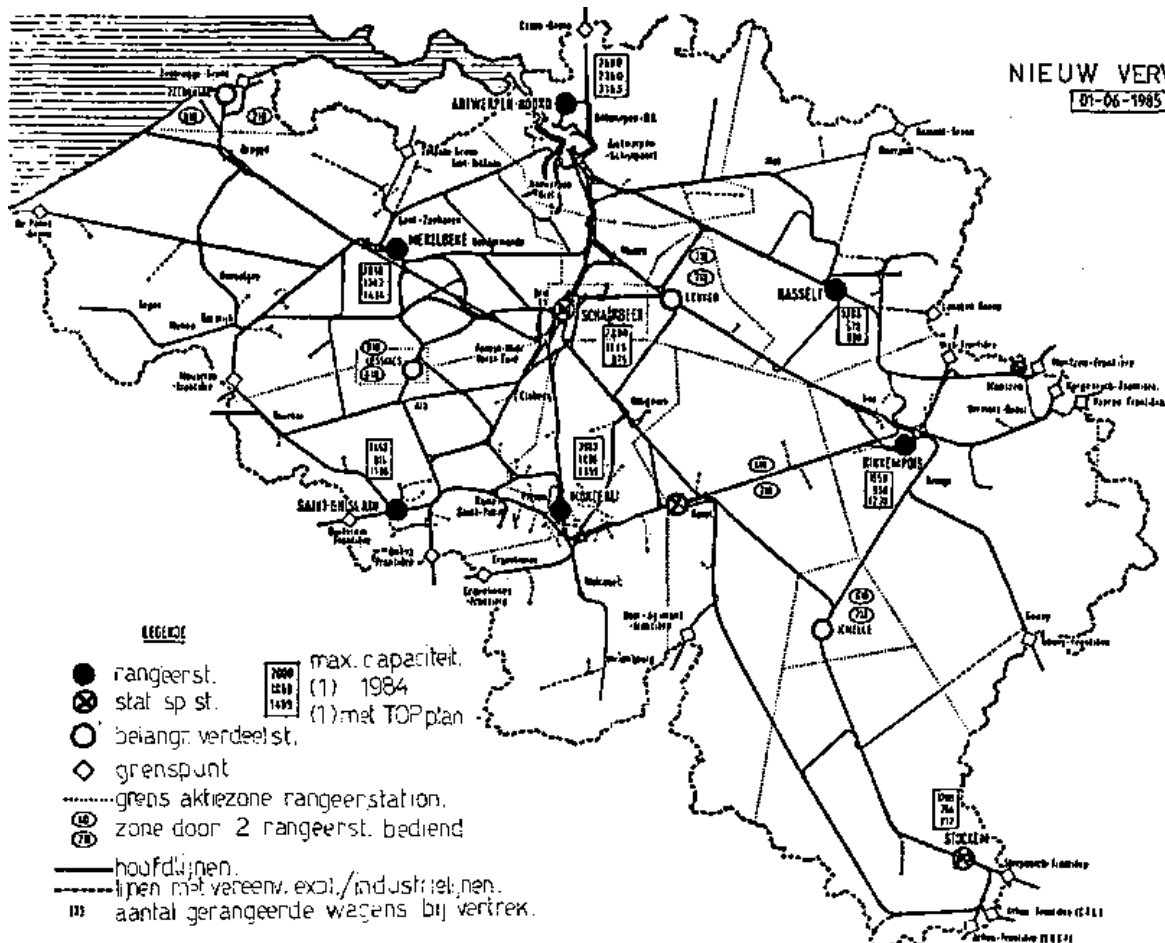
Het goederenvervoer per spoor wordt geherstructureerd.

Het nieuwe vervoerplan steunt op strenge principes van afleveringstermijnen. Men wil voortaan bereiken dat gelijk welke spoorwagen die op dag A vertrokken is, op dag B ter bestemming zal aankomen, waar ook in België. Dat betekent in de meeste gevallen een winst van maar liefst een nachtsprong! Voor de ons omringende landen stelt men de leveringsgrens op dag C (twee nachtsprongen). Dat hiervoor een ver doorgedreven rationalisering van de netbesturing en een doordachte reorganisatie van de vormingsstations nodig was staat buiten kijf. Het nieuwe vervoerplan is toegespitst op 6 vormings-(rangeer-)stations : Antwerpen Noord, Gent (Merelbeke/Gent Zeehaven), Hasselt, St.- Ghislain, Monceau en Kinkempois. Daarnaast zullen 4 stations met speciaal statuut deze rangeerstations steunen. De stations met speciaal statuut zijn : Stockem, Ronet, Montzen en Schaarbeek. Elke afzonderlijke goederenwagen zal nog slechts TWEE rangeringen mogen ondergaan alvorens zijn bestemming te bereiken. Dit heeft voor gevolg dat het volledige vervoerplan herwerkt wordt, waardoor er dagelijkse relaties ontstaan tussen de verschillende rangeerstations onderling. Ook zullen voor het internationaal verkeer de grensformaliteiten fel versoepeld worden waardoor de wagens geen openthoud aan de grens meer worden opgelegd. Op de volgende bladzijde staat een kaartje afgedrukt met de voornaamste rangeer- en bedieningsstations waarop het nieuwe vervoerplan gestructureerd is. Meer nieuws hierover in een volgend nummer.

Naast de nieuwe reizigersdienst zal eveneens op 1 juni 1986 een volledig vernieuwde GOEDERENTREIN-DIENST opgestart worden. Deze nieuwe dienstverlening kreeg als naam TOP- plan. Hierdoor moet het mogelijk worden het goederenverkeer doelmatiger, sneller, betrouwbaarder en zuiniger af te wikkelen.

NIEUW VERVOERPLAN

81-06-1985



(Docum.nmbs)

Nieuwe elektrische motorstellen voor de nmbs.

Voor de vervanging van onze oudste elektrische motorstellen (010/049), welke reeds meer dan 30 jaar trouwe dienst tellen, is een volledig nieuw ontwikkeld voertuig in optie. Het betreft hier de "MODULAR SUBURBAN ELECTRICAL MOTOR UNIT" of kortweg "Modulsuburban".

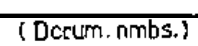
Dit motorstel werd door BN, in samenwerking met ACEG, ontworpen en op punt gesteld. Een voorbeeld

van dergelijk ontwerp stond reeds te kijk gesteld in de Heyzelpaleizen vorig jaar ter gelegenheid van de tentoonstelling om en rond het openbaar vervoer.

De NMBS zou reeds een eerste schijf van 35 eenheden besteld hebben bij BN te Brugge. De aflevering zou een aanvang nemen tegen het einde van 86/begin 87. Deze levering zou het type 86 vormen, een soort van OVERGANG. Het zijn stellen met de nieuwe kast, maar met klassieke bogies zoals deze van de vierledige motorstellen en tevens nog met gelijkstroommotoren 3000 Volt.

Daarnaast onderzoekt het planbureau de bestelling van een "VOORREEKS" type 87, waarvan de motorstellen de nieuwe kast zouden toegewezen krijgen met de nieuwe "suburban" BN- bogies maar nog steeds met klassieke 3000 V. gelijkstroommotoren.

Uiteindelijk zou dan later de definitieve reeks type 88 besteld worden waarvan de stellen naast de nieuwe kast en de suburban- bogies tevens de nieuwe drie-fasige asynchroommotoren zullen ingebouwd worden. Deze reeks zou dan de definitieve uitvoering worden voor eventueel later nog bij te bestellen stoptreinstellen. Er zal dan ook rekening gehouden worden met de opgedane ervaring van de twee vorige typen.



INDELING EN AFMETINGEN VAN DE KAST MODULSUBURBAN TYPE L.

AM 151 (type 62)
= prototype
draaistroom/bogies.

Het motorstel 151 reed op 5 mei jl. binnen in de Centrale Werkplaats te Mechelen om omgebouwd te worden als PROTOTYPE voor de nieuwe stoptrein- stellen. Het stel zal uitgerust worden met het nieuwe type "suburban" BN- bogies en zal de motori- satie geleverd worden door ACEC. Het zullen de allereerste driefasige asynchroonmotoren zijn op het net van de NMBS.

Na ombouw zal het stel in dienst komen op de lijnen 25/124 tussen Antwerpen Centraal en Charleroi Zuid. Het stel zal slechts kunnen rijden op lijnen met hoge perrons omdat voor de bevestiging van de nieuwe bogies sommige elementen van de opstaptreden moeten afgebroken worden. Zowel het motordeel (B) als het rijtuiggedeelte (ABD) krijgen de nieuwe bogies ondergeplaatst.

*Beproeven nieuw
beneluxmaterieel.*

Sinds het in gebruik nemen van de lokomotieven reeks 11 is ook de inzet op de verbinding Antwerpen - Moeskroen nog uitgebreid. Tevens doen 4 lokomotieven reeks 11 geregeld proefritten bij de NS voor opleiding personeel NS. Vanaf 1 april 86 ko-

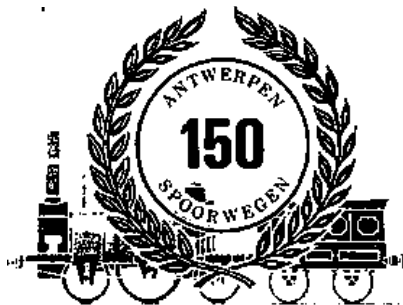
men de 11- en eveneens tot inzet met de internationale treinen E281 (bru-a'dam) en E286 (a'dam-bru). Een tweede lokomotief van de reeks 15 of 25.5 wordt meegenomen op sleep voor het geval de lokomotief 11 af te rekenen krijgt met panne. De stuurpostrijtuigen NS worden eveneens uitgetest op de lijn Antwerpen-Moeskroen. Sinds 12 mei zijn ze te vinden aan de treinen 560, 588, 564 en 592, tenminste als er voor deze treinen een lokomotief reeks 11 beschikbaar is ...

De volledige reeks van 12 lokomotieven reeks 11 is ondertussen uit de fabriek van BN te Nijvel gereden. Zoals wij dat voor de reeks 27 gedaan hebben, geven we hierna een overzicht van de leveringsdata voor de geïnteresseerden :

hle	datum kast	leveringsdata aan nmbs	hle	datum kast	leveringsdata aan nmbs
1181	15.11.85	18.11.85 (°)	1187	16.01.86	28.01.86
1182	19.11.85	03.12.85	1188	21.01.86	13.02.86
1183	28.11.85	10.12.85	1189	20.02.86	06.03.86
1184	02.12.85	24.12.85	1190	28.02.86	21.03.86
1185	05.12.85	24.12.85	1191	26.03.86	14.04.86
1186	09.12.85	10.01.86	1192	09.04.86	22.04.86

(°) hle 1181 overgebracht naar C.W. Luttre voor weging op 18.11.85.
afgeleverd aan W.E.T. FBMZ op 19.11.85.

Alle overige lokomotieven (1182/1192) werden rechtstreeks afgeleverd aan de werkplaats Bru Zuid.



150 jaar spoorwegen te Antwerpen.

Pas een jaar na de viering van 150 JAAR SPOORWEGEN IN BELGIE was het de beurt aan ANTWERPEN om uitgebreid feest te vieren. We belichten hieruit een paar hoogtepunten, zodat zij die een en ander moesten gemist hebben toch nog even een beeld kunnen krijgen van wat er gebeurd is.

TENTOONSTELLING LOKETTENZAAL ANTWERPEN CENTRAAL.

Beneden in de inkomhall van het station stond er een tentoonstelling uitgestald welke een overzicht gaf van de voornaamste gebeurtenissen in de Antwerpse spoorgeschiedenis. Aan de hand van foto's, schema's en situatiekaarten kon men zien welke het eerste elektrische seinhuis was (Antwerpen C.), hoe de Damstatie verplaatst werd, de aanleg van de haven-sekties e.d. Tevens werd een warm pleidooi gehouden voor de restauratie van de spoorwegkatedraal. Men kon van zeer dichtbij kennis maken met de noodgedwongen afbraak van de vele bronzen versieringen, kon men zich een beeld vormen van de corrosie welke onverminderd invreest op de "vinalmont"- natuursteen. Op deze expo kon men ook het kijk- en leesboek "ANTWERPEN OP HET SPOOR" aankopen, een puik werk ! Tevens was er ook een brochure "Red de Statie" te koop en werden de bezoekers aan een ingerichte NMBS- infostand voorzien van dokumentatie allerhande en kon men geen vraag bedenken waarop geen antwoord kon gegeven worden. Deze tentoonstelling liep van 26 april tot en met 11 mei 1986.

VOORSTELLING DUORIJTUIGEN, LOKOMOTIEF REEKS 11 en NIEUW BENELUX TD- STEL.

Zaterdag 26/4 en zondag 4/5 was het spoor II in "de Middenstatie" voorbehouden voor een materieel- show. Hier kon de geïnteresseerde kennis maken met onze nieuwste M5- reizigersrijtuigen (dubbeldekkers of ook duorijtuigen genoemd), stond een lokomotief reeks 11 aan perron en kon de NMBS uitpakken met een heuse primeur !!, nog voor Nederland kon men het nieuwe BENELUXmaterieel komen bewonderen. Het was dan ook geen wonder dat onze noorderburen talrijk naar Antwerpen gekomen waren om het stuurrijtuig te bekijken. Gezien het grote succes en de meer dan talrijke opkomst van de spoorfans werden de expodagen fel uitgebreid en kwam de expo op 3, 10 en 11/5 eveheens naar spoor II.

Voor de cijferagenda :

EXPO M5- RIJTUIGEN BDX/ 50 88 82 38 001-9 = 59951
 A / 50 88 16 38 002-8 = 51502
 B / 50 88 26 38 009-1 = 52509
 hle 2127 (26/4) 1191 (3-4/5) 2754 (10-11/5)

EXPO NS BS / 50 84 28 70 102-5
 A / 50 84 10 70 488-8
 hle 1188 (3-4/5) 1188 (10-11/5)

EXTRARITTEN AM 35 --- OPENDEUR LIJN 25.

Zaterdag 3 en zondag 4 mei kon men voor slechts 50 fr. per persoon (2de klasse) of voor 75 fr. (1ste klasse) een ganse dag rijden op de lijn 25 tussen Antwerpen Centraal en Mechelen. Deze biljetten waren ook geldig op het elektrische motorstel 1935 dat voor deze gelegenheid ook tot inzet kwam. Het treinstel reed een twee- uur stopdienst tussen 08.00 en 18.00 uur. Het mooie weer heeft er natuurlijk aan geholpen dat het treinstel afgeladen vol was ! In het personeelsrestaurant Antwerpen Centraal stelden spoorwegmensen hun fotografische werken tentoon en in het Arsenaal (CW) te Mechelen hield het plaatselijke spoorwegmuseum "Mijlpaal" open- deur. Het motorstel 35 reed voordien reeds een proefrit tussen Schaarbeek en Antw. C. op 17.04.1986.

HAVENRONDRITTEN MET DUBBELDEKRIJITUIGEN 03 en 10 mei.

Oorspronkelijk waren er per ritdag 2 ritten in de voor- en 2 ritten in de namiddag voorzien. Er was verplichte reservatie zodat iedereen een zitplaats kon worden gegarandeerd. Al spoedig bleek dat het aanbod te klein was. De biljetten waren sinds 1 april te koop gesteld (géén aprilvis!) en amper enkele uren later waren er al verschillende vertrekken volledig volzet. Dit opmerkelijk succes heeft de NMBS ertoe aangezet om meerdere vertrekken te voorzien. Uiteindelijk zijn er op deze twee ritdagen telkens 9 dubbeldektreinen uitgereden. Méér dan 12.000 reizigers hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt om op een originele manier de andere haven te bezoeken. Een overzicht :

(telkens kwamen drie stammen tot inzet)

<u>stel_A</u>	<u>stel_B</u>	<u>stel_C</u>
B /50882638020-8 (52520)	B /50882638008-3 (52508)	B /50882638013-3 (52513)
B /50882638018-2 (52518)	B /50882638005-9 (52505)	B /50882638012-5 (52512)
B /50882638019-0 (52519)	B /50882638017-4 (52517)	B /50882638011-7 (52511)
BDX/50888238006-8 (59956)	A /50881638001-0 (51501)	A /50881638003-6 (51503)
	B /50882638004-2 (52504)	B /50882638010-9 (52510)
	B /50882638003-4 (52503)	B /50882638006-7 (52506)
	B /50882638002-6 (52502)	BDX/50888238003-5 (59953)
	BDX/50888238004-3 (59954)	
<u>ritten</u>		
E17209 fn-fnds 1044/1149	E17298 fn-fnds 1023/1130	E17296 fn-fnds 0959/1108
E17210 fnds-fn 1202/1232	E17299 fnds-fn 1138/1209	E17297 fnds-fn 1120/1152
E17211 fn-fnds 1456/1601	E17200 fn-fnds 1359/1508	E17205 fn-fnds 1215/1320
E17212 fnds-fn 1609/1639	E17201 fnds-fn 1520/1552	E17206 fnds-fn 1330/1400
	E17207 fn-fnds 1610/1718	E17202 fn-fnds 1422/1528
	E17208 fnds-fn 1725/1755	E17203 fnds-fn 1538/1608
		E17213 fn-fnds 1634/1724
		E17214 fnds-fn 1731/1809
<u>sleeplokomotief</u>		
03.05.1986 : 2727	2103	2724
10.05.1986 : 2737	2729	2744
stel uit Antwerpen Caal na ritten uitgeweken	stel uit Schaarbeek na ritten terug Schaarb.	stel uit Schaarbeek na ritten terug Schaarb.

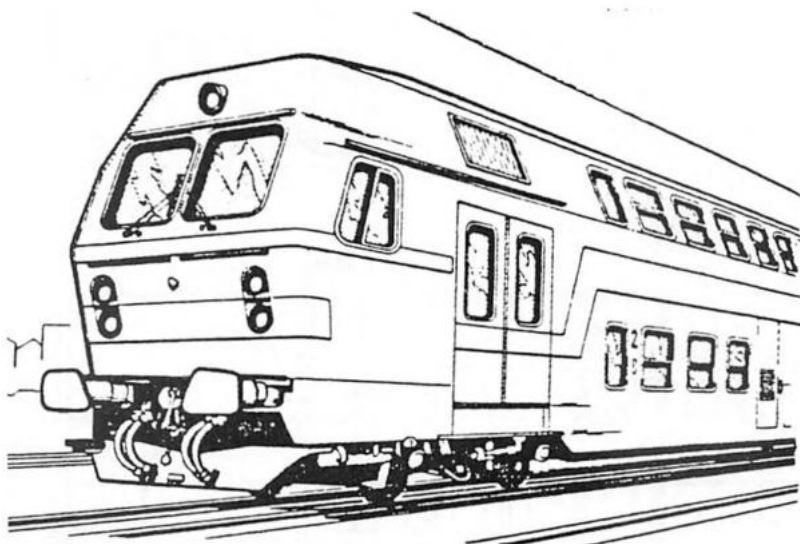
M5 Duorijtuigen.

TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN.

Bouwer :
Spoorwagematerieel en Metaal-
constructies (BN Brugge)

Max. Snelheid :
140 km/u.

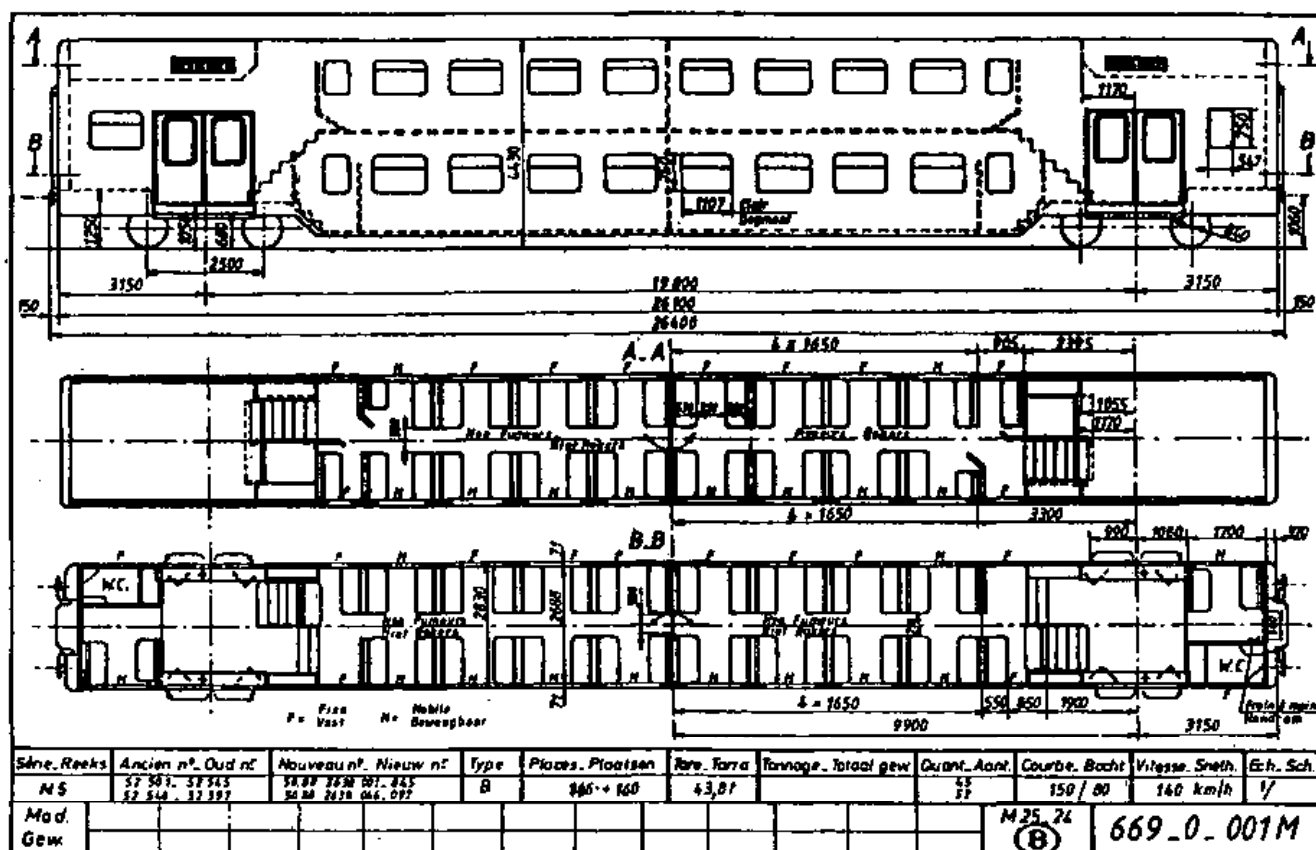
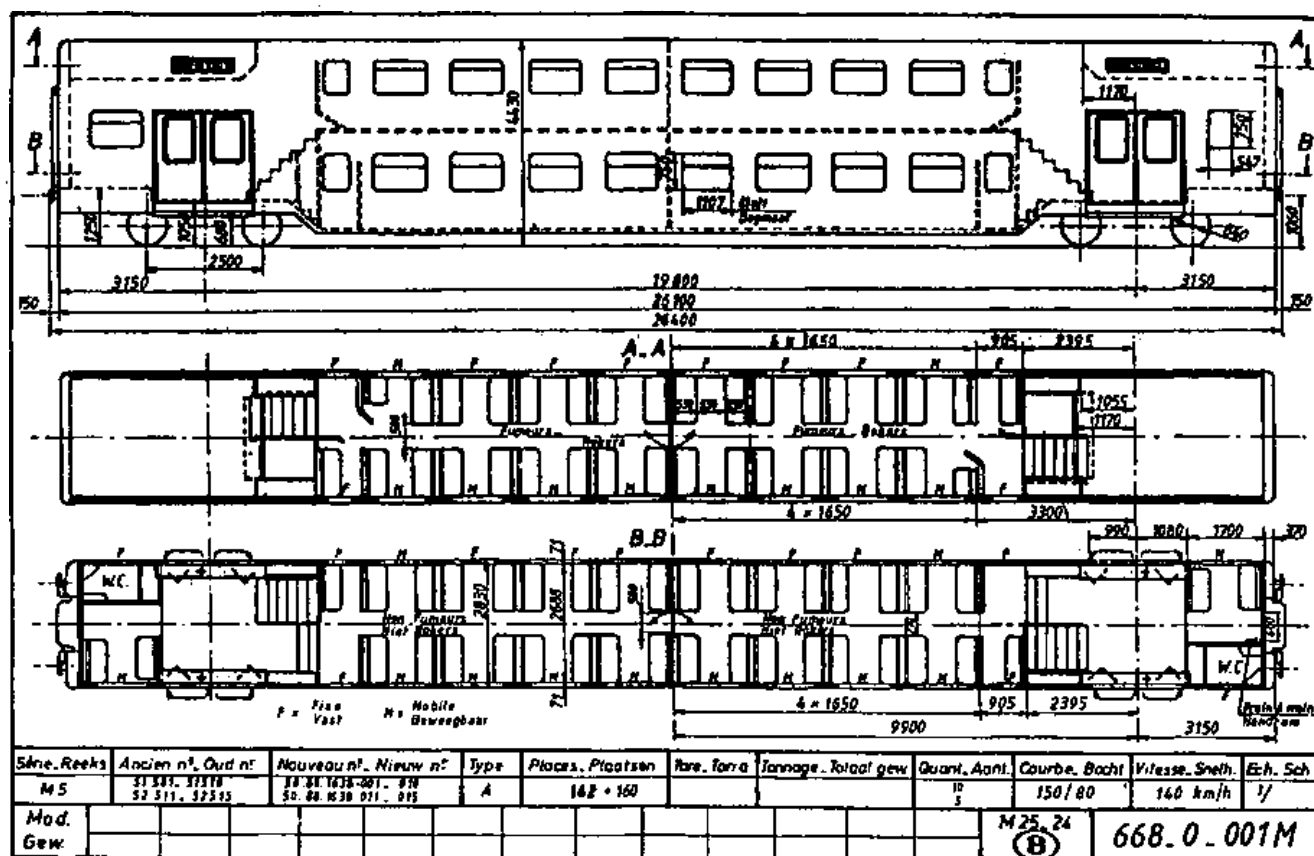
Bestelde aantallen :
1° reeks : 10 M5 A (1e kl.)
45 M5 B (2e kl.)
10 M5 BDX (Stuurp/2e)
2° reeks : 5 M5 A (1e kl.)
52 M5 B (2e kl.)
8 M5 BDX (Stuurp/2e)

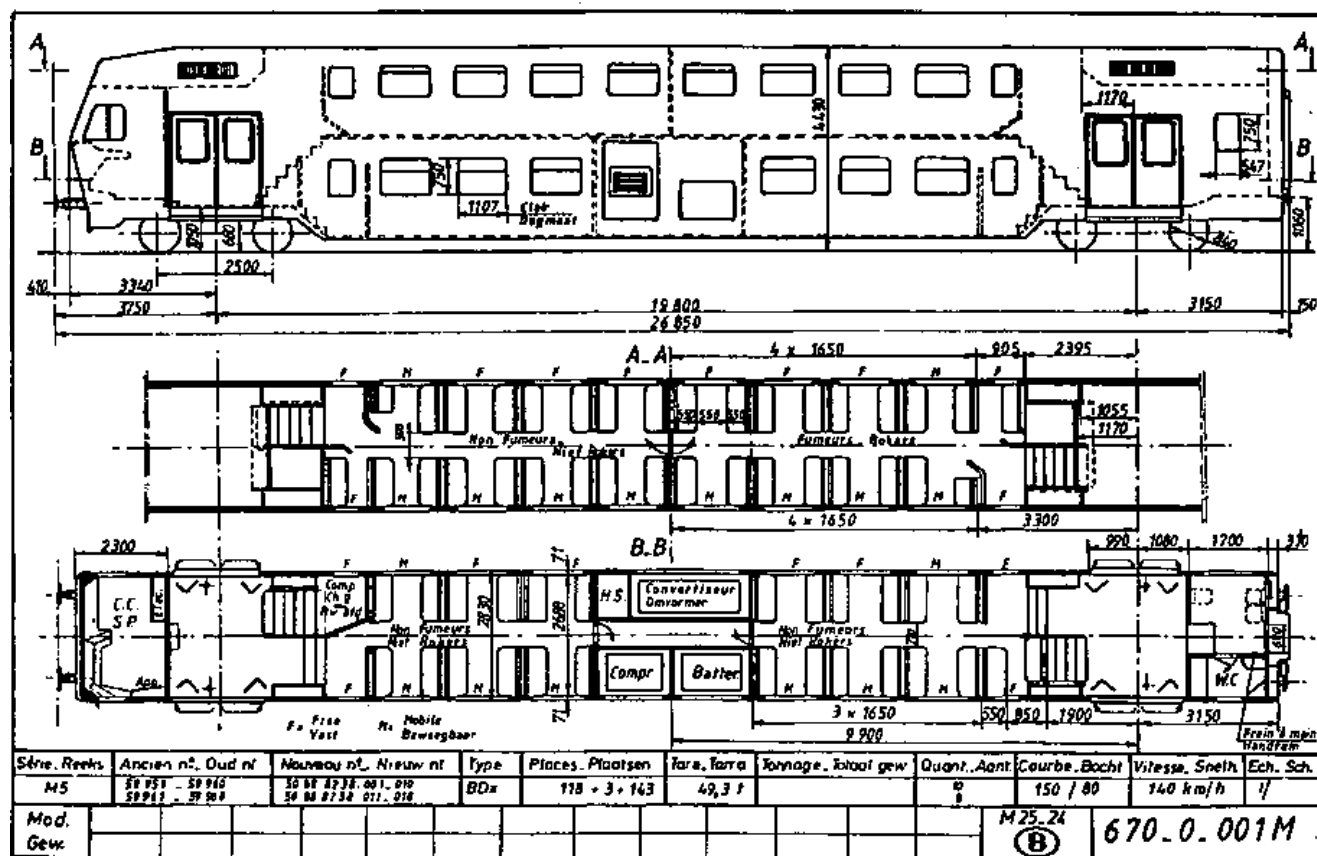


<u>Totale lengte :</u>	26,4m (M5 A)	26,4m (M5 B)	26,85m (M5 BDX)
<u>Gewicht :</u>	44 t	44 t	49 t
<u>Aantal zitplaatsen :</u>	142	146	121
└ rokers :	33	33	33
└ niet rokers :	109	113	85 (+ 3 klapstoelen)
<u>Aantal staanplaatsen :</u>	160	160	143
<u>Hoogte plafond :</u>			
└ boven :	1949,5mm	1949,5mm	1949,5mm
└ onder :	1954,5mm	1954,5mm	1954,5mm
<u>Bogietype :</u>	y 36 P	y 36 P	y 36 P en y 36 Px (stuurpost)
<u>Gewicht bogie :</u>	5,8t	5,8t	5,8t en 5,9t
<u>Wieldiameter :</u>	840 mm	840 mm	840 mm
<u>Secundaire ophanging :</u>	p n e u m a t i s c h		
<u>Schijfrem :</u>	O e r l i k o n E S t 3 f		
<u>Energievoorziening (DBX- rijtuig) :</u>	Statische Omvormer A.C.E.C.		
└ vermogen :	65 kW		
└ ingangsp.:	3000 Volt gelijkstroom		
└ uitgangsp.:	24 Volt gelijkstroom (13,5 kW) 380 Volt wisselstroom 50Hz (51,5kW) 3 fasen en neutrale		
<u>Batterij :</u>	Cadmium- Nikkel 320 Ah - 24 Volt		
<u>Verwarming :</u>	Luchtinblazing (Manta- Friedmann) regeling door BBC		

Op de volgende bladzijden zijn de beschrijvende fiches afgedrukt van de dubbel-dekrijtuigen 1e klasse, 2e klasse en de stuurpostrijtuigen met 2e klasse.

Inzet vanaf juni 1986 : P- treinen 3331 (Hasselt-Bru Zuid 0612/0731)
4331 (Bru Zuid-Hasselt 1604/1725)
3422 (Hoei - Bru Zuid 0610/0752)
4424 (Bru Zuid- Hoei 1651/1826)





(Beschrijvende fiches volgens docum. nrmb. hvA-B-BDX)

Omdat de NMBS reeds meerdere jaren af te rekenen heeft met het nijpende probleem van het pendelverkeer van en naar Brussel, is het saturatiepunt van de NZ-Verbinding bereikt of zelfs overschreden. Het is bijgevolg onmogelijk om het treinaanbod nog te verhogen. Langere treinen inzetten is ook niet langer mogelijk door de ontoereikendheid van de perrons. Deze verlengen is een langdurige en uiteraard kostelijke aangelegenheid. Vandaar dat uitgekeken werd naar een oplossing, die op de buitenlandse netten reeds voldoening heeft geschonken, nl. DUBBELDEKRIJSTUIGEN. (Ook DUORIJSTUIGEN genoemd).

Voor de bouw van de "Belgische" dubbeldekkers heeft bouwer BN zich laten inspireren door de dubbeldekrijtuigen van de SNCF. In januari 1976 werden trouwens met Franse dubbeldekrijtuigen proeven ondernomen op het net van de NMBS tussen Schaarbeek en Doornik (lijn 94). Een tweede reeks proeven werden ondernomen in het najaar 1980 op dezelfde lijn. Deze ondervinding heeft ertoe geleid om twee reeksen van 65 dubbeldekrijtuigen te bestellen. Ze zijn uiteraard aangepast aan bepaalde eisen, zoals het vrije ruimteprofiel en er werd tevens ruim rekening gehouden met de wensen van de reizigers.

De grote capaciteit van deze rijtuigen (146 zitplaatsen -tweede klasse- en 142 in eerste klasse) noodzaakt tot het inbouwen van zeer brede toegangsdeuren en ruime platformen. Hierdoor kan een vlot in- en uitstappen gebeuren zonder al te lange stilstanden in de stations.

Binneninrichting: Niettegenstaande er twee niveaus moesten worden aangebracht binnen de grens van het vrije ruimteprofiel konden deze rijtuigen toch nog comfortabel worden ingericht. De volledige uitrusting zoals in de klassieke rijtuigen aanbrengen was nochtans niet mogelijk. Voor een vlotte reizigersdoorstroming werd gekozen voor twee trappen, de ene stijgend, de andere dalend. Er zijn geen tussendeuren voorzien om de platformen te scheiden van de reizigersafdelingen. De plafondhoogte is lager dan in de normale rijtuigen, maar bedraagt toch nog ruim 1,9 meter.

De aankoopkosten kon men fel drukken door het feit dat de rijtuigkasten van de rijtuigen 1e en 2e klasse identiek zijn. Hierdoor kon men de studiekosten tot het strikte minimum beperken. Het onderscheid in de twee klassen komt nog slechts tot uiting in de verschillende zetelbekleding. De opstelling van de zitplaatsen is 2 + 2 in plaats van 3 + 2. In het stuurpostrijtuig is er een afdeling toegankelijk voor een minder valide in een rolstoel. De gewone zetels zijn hier vervangen door 3 klapstoeljes. De niet-rokers afdelingen zijn vanzelfsprekend zo voorzien dat er geen hinder ondervonden wordt door de afvoer van de rook uit de rokersafdelingen.

Uitrusting : In deze rijtuigen werd luxe wel geweerd, maar toch is ernaar gestreefd om ze zo aangenaam mogelijk te bekleden. Verlichtingsarmaturen zijn aangebracht boven de venters, langs de beide zijden van het rijtuig en over de volledige lengte. Het merendeel van de ramen kan gedeeltelijk geopend worden door middel van een handel. De ramen zijn voorzien van dubbel thermisch isolerend glas. Voor verwarming en verluchting werd gebruik gemaakt van pulserende lucht, die aangevoerd wordt via luchtmondingen op vloerhoogte. De regeling kan gebeuren op basis van de binnen- en buitentemperaturen, dit zowel op het boven- als benedenniveau.

Een geluidsinstallatie is eveneens ingebouwd. Hiermee is het mogelijk om mededelingen te doen aan de reizigers, om in verbinding te komen met de treinchef en de treinbestuurder. Later zal het ook mogelijk worden om rechtstreeks contact te verwezenlijken tussen het treinpersoneel en de verkeersleiding (dispatching).

Bogies : De bogies van het rijtuig M5 zijn van het type Y 36 P en geleverd door de tijdelijke vereniging BREC - ABT (Belgian Railway Equipment Company en Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis).

Inzake ophanging moest rekening gehouden worden met belangrijke belastingsverschillen tussen ledige toestand en beladen toestand. Dit verklaart zich door de grote capaciteit van de dubbeldekrijtuigen. De pneumatische ophanging was dan ook aangewezen. De perslucht nodig voor deze installatie wordt geleverd door de compressor van de sleep-(of duw-) lokomotief. In het stuurrijtuig is eveneens een compressor ingebouwd voor deze opdracht. Door het installeren van schijfremmen op de bogies is het mogelijk om snelheden tot 140 km/u. toe te laten.

Omwille van de verlaagde vloer van de rijtuigkasten hebben de wielen van de draaistellen een kleinere diameter dan normaal, nl. 840 mm.

Trek- en duwtreinen : Om in de eindstations het frontverwisselen van de lokomotief te vermijden worden de dubbeldektreinen gereden als trek- en duw. Omdat normaal de hiervoor benodigde apparatuur onderaan het stuurpostrijtuig aangebracht wordt, hetgeen hier door de verlaagde vloer niet meer mogelijk is, werd een afdeling binnen het rijtuig speciaal hiervoor voorzien. Er zijn ruime toegangsmogelijkheden tot deze afdeling, zowel langs binnenuit als langs de buitenkant van het rijtuig.

De stuurpostafdeling is identiek aan deze van de lokomotieven reeksen 21 en 27. Van hieruit vertrekken de stuurbevelen via elektrische leidingen naar de lokomotief wanneer de trein "geduwd" wordt.

Gebruik : Al naargelang de levering van deze rijtuigen vordert, waarvan verwacht wordt dat half 1988 het volledige pakket van 130 rijtuigen zal geleverd zijn, krijgt men een definitieve inzet. Het gebruik van deze nieuwe rijtuigen is in principe te verwachten tijdens de PIEKuren en op de axiale lijnen naar en van Brussel. Zo ondermeer :

- Brussel - Ottignies - Namen - Brussel - Halle - Bergen - Brussel - Charleroi	- Brussel - Leuven - Brussel - Halle - Edingen - Brussel - Denderleeuw	- Aarschot - Hasselt - Landen [Hasselt - Genk - Borgworm
		- Geraardsbergen - Aat [Lessen - Doornik
		- Aalst - Gent - Zottegem - Kortrijk

In en rond de werkhuizen.**Inritten** →

Opgave van het rollend materieel in vertoef in de verschillende centrale werkplaatsen op afsluitdatum (10.05.1986).

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

HLE	Rg / 2353, 2366.
	Ri / 1502 (+plaatsen radio).
	Div. / 2370.

AR	Rg / 4507.
	Ri / ES20.
	Div. / ES401 (ex- 4307), ES402 (ex- 4325) = ombouw motorwagens ES. 4409, 4002, 4003, 4004, 4005, 4007 (afbraak). 608.05 wederopbouw (restauratie).

AM	Rg / 801.
	Ri / 652, 730, 956.
	Div. / 356, 360, 376, 389, 815. 011, 151 (ombouw prototype -zie tekst "nieuwe stoptreinstellen"-). 202.

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE	Rg / nihil.
	Ri / 1803.
	Div. / 2005, 2119, 2624, 2706, 2729, 2742, 2753.

HLD	Rg / 5104, 5108, 5119, 5183, 6237, 6257.
	Ri / nihil.
	Div. / 5179, 5403, 6228, 6331.

HLR	Rg / 7325, 7381, 8032, 8223, 8239, 8311, 9207.
	Ri / nihil.
	Div. / 7326, 8419.

VOOR AFBRAAK	/ 5161, 5191, 5406, 5408, 5932, 5943, 6009, 6015, 6021, 6031, 6078, 6104, 6280, 6308.
--------------	--

AFGEBROKEN SINDS 10.02.1986	/ nihil.
-----------------------------	----------

Uitritten →

Sinds vorige afsluitdatum (10.02) zijn volgende traktievoertuigen uit de werkplaats(en) gekomen :

HLE	(1) 2334, 2340.
	(2) 2012, 2020, 2342.
	(3) 2024, 2374, 2376, 2611.
	(5) 2557, 1604, 1608, 1804, 2009, 2327, 2720, 2752, 2613.

HLD	(1) 5118, 5178, 5315 (+ombouw vl. cab.), 6266, 6315.
	(2) 5530.
	(3) 5113, 5175, 5164.

HLR	(1/5) 7302, 7364, 7385, 7386, 8035, 8213, 8232, 8233, 8244, 8310, 8415, 8428.
-----	--

AR	(1/5) 4510.
----	-------------

AM	(1) 032
	(5) 062, 643, 057, 104, 658, 106, 155, 129, 646, 650.
	(2) 838, 840, 842 (oranje/grijs).
	(4) 804.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN en VERWIJZINGEN :

Rubriek inritten : Rg = grote revisie.
 Ri = tussentijdse revisie.
 Div. = diverse bewerkingen, herstellingen e.a.
 000 = materieel reeds in nieuwe schildering bij inrit.
 000 = materieel reeds in IC/IR- kleur bij inrit.

Rubriek uitritten : (1) = nieuwe huisstijl (hle=blauw / hld e=blauw / hld d=geel / hlr=Z, /ar=geel-rood
 am=gele kopdeur.)
 (2) = bleven groen (am2 hle hld) of oranje/grijs (am4).
 (3) = bleven geel (alleen hle).
 (4) = IC/IR (am2 = 151→270, 601→782, 301→440 am4 = 801→844).
 (5) = reeds in nieuwe huisstijl bij inrit.
 (6) = reeds in IC/IR- kleur bij inrit.

HLE=elektr. lokom. HLD=diesellokom. HLR=rangeerlokom. AR=dieselmotorw. AM=elektr. motorstel

Nieuwe leveringen. Bestellingen.

Van 18.11.85 tot 22.04.86 werden de twaalf lokomotieven reeks 11 (tweespanningsmachines NMBS/NS) 1181 - 1192 afgeleverd aan de werkplaats elektrische tractie BRUSSEL ZUID.

Een volgende levering van twaalf meerstromers, reeks 12 (NMBS/SNCF) zal eerstdaags de werkhuizen BN Nijvel verlaten. Deze lokomotieven zullen ook afgeleverd worden aan de traktiewerkplaats BRUSSEL ZUID.

Na deze aflevering komt er ook nog een 2de schijf van dertig lokomotieven reeks 21. Het is de bedoeling dat deze machines ononderbroken in produktie gaan, zodat de aflevering mag verwacht worden tegen het einde van het jaar.

Tevens is er optie genomen voor de bestelling van nieuwe stoptreinstellen van het type MODULSUBURBAN waarover al een en ander te lezen viel hiervoor. De bedoeling is om in totaal te beschikken over drie reeksen (typen 86, 87 en 88). We houden u op de hoogte !

Stoomfans opgelet ! ...noteer alvast 29 juni in uw agenda...

Op 29 JUNI 1986 zal weer een STOOMLOKOMOTIEF tot leven worden gewekt. Door de NMBS -in samenwerking met spoorwegverenigingen- wordt een stoomtrein ingelegd. Hieromtrent werden volgende gegevens bekend gemaakt :

Trajekt en dienstregeling : Leuven 0830 - Vilvoorde 0859 - Mechelen 0925 -
 Antwerpen Centraal 1015 (via Antwerpen Oost) -
 Lier 1055 - Diest 1141 - Bokrijk 1209 - Zolder 1250 - Mol 1500 - Bokrijk 1730 -
 Hasselt 1750 - Aarschot 1850 - Leuven 1907.

Samenstelling/ Traktie : Stoomlokomotief 12.004 4 rijtuigen type "L".

Prijs : 450 fr. volw. en 250 fr. kinderen 6/12 jr. (TTZ trein Zolder inbegr.).
 345 fr. volw. en 190 fr. kinderen 6/12 jr. (trajekt stoomtrein Leuven -
 Bokrijk - Leuven) Deze reizigers kunnen op voorlegging van dit biljet
 een toegangsbewijs voor het natuurpark Bokrijk aanschaffen in de stations.

Biljettenverkoop : De VOORverkoop berust bij de DEELNEMENDE spoorwegverenigingen
 Vanaf 16 JUNI 1986 zullen deze biljetten verkocht worden in
 de stations gelegen op de reisweg en in de andere grote stations van het net.

PROV- KOERIER 3-86 VERSCHIJNT EINDE 1986.

W E L E N W E E . . .

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

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

NOGMAALS

moeten wij beroep doen op uw geduld, en zien wij ons trammieus nog maar eens beperkt in deze uitgave. Voor volgend blad echter beloven wij U een uitgebreide berichtgeving. Doordat het Spoornieuws deze maal erg uitgebreid is, moeten wij nu inbinden, en lopen de rubrieken "VAN TRAM- EN BUSLIJNEN" en "VRIENDENKRING" wat door elkaar. Slecht is dat zeker niet, én... voor een keertje...

EEN FOUTIEVE OPGAVE VOOR NEDERLAND.

van ons rekeningnummer bij de RaBO-Bank komt voor op enkele kaften van de laatst verschenen nummers. Nederlanders opgelet! Ons juiste rekeningnummer is:

POSTGIRO: 1107397 van de RaBO-Bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten gunste van rekening: 1405-62648 van PROV - ANTWERPEN.

Wij geloven wel dat deze foutieve opgave geen aanleiding is geweest tot vergissingen, want de laatste tijd zijn de betalingen regelmatig doorgekomen. Mocht U andere ervaringen hebben opgedaan, gelieve ons hiervoor dan te verontschuldigen. Hoe dan ook, het juiste nummer vindt U hierboven. Houd er a.u.b. rekening mee.

PROV - KOERIER

nummer 2 ligt thans voor U. Eindelijk! Het bestuur van de Vereniging deelt aan alle lezers mede, dat het nummer 3 omstreeks einde 1986 bij U zal zijn. Nogmaals dringen wij er bij onze abonnees op aan, dat indien zij nog niet betaalden - maar dat zal wel, aangezien dit nummer niet meer verzonden wordt aan wie nu nog niet betaald heeft - dat dan nu meteen zou gebeuren. Mochten er tegen het verschijnen van het volgende blad, geen voldoende fondsen aanwezig zijn voor het vierde nummer, dan zal dit een dubbelnummer worden, 3 - 4, en dan zal ook het eerste nummer van 1987 dikker zijn, zodat wij toch onze stof zullen medegedeeld hebben!

Wij hopen alsnog niet tot deze maatregel te moeten overgaan. Indien de niet-betalers zich nu meteen in orde stellen, kan ook nog voor een kalender 1987 worden gezorgd.

KUSTLIJN.

Onlangs is het sein op groen gezet om langsheen de kustlijn de verdere apparatuur aan te brengen voor verkeerslichtbeïnvloeding. Reed eerder al werden tijdens de inrijperiode van de motorwagens, type Charleroi, aan de kust proeven ondernomen met het standaard geleverde type "Almex", maar die schonken geen voldoening. Vervolgens werden alle rijtuigen type "Kust" uitgerust met toestellen fabrikaat "BETEA", dat te herkennen is een het grijze kastje rechtsboven de filmkast, met vooraan een oranje veld. Een identiek kastje is boven de verkeerslichten aangebracht. Dit systeem heeft een tweerichtingsfunctie ingebouwd. Enerzijds wordt vanuit de stuurpost van het rijtuig de groene faze voor de tram bevolen, terwijl anderzijds vanuit de op de straat opgestelde toestellen, de halte-aankondiger met 5/7-letter matrix in het rijtuig wordt bediend. Om niet aan alle halten een baken te moeten opstellen, is de halte-aankondiger voorzien van een mini-computer die eveneens reageert op dedektiepuntten. Dit vooral na keerlussen, aangebracht als referentiepuntten op de lijn. Technische problemen van allerlei aard verhinderen tot nu toe de ingebruikname ervan (april 1986). Als alles op punt zal zijn gesteld, zal de 67 km-lange kustlijn met ruim 40 verkeerslichten, en deze lichten zullen kunnen beïnvloed worden, kan de commerciële snelheid die nu 35 km/u is, gevoelig opgedreven worden. (Medegedeeld door E.G. - Oostende.)

M.I.V.A. ROOD SCHILDEREN VAN DE RIJTOUGEN.

Hier volgt een eerste reeks van rijtuigen, met erachter de datum waarop ze de eerste maal rood geschilderd werden.

2000(02.03.83)- 2001(15.03.83)- 2002(29.03.83)
 2003(03.06.83)- 2004(14.06.83)- 2005(22.06.83)
 2006(07.07.83)- 2007(24.08.83)- 2008(04.10.83)
 2009(10.10.83)- 2010(26.10.83)- 2011(24.01.84)
 2012(21.05.84)- 2013(08.06.84)- 2014(06.07.84)
 2015(27.08.84)- 2016(11.09.84)- 2017(26.06.85)
 2018(14.08.85)- 2019(05.06.80)- 2020(25.07.80)
 2021(11.08.80)- 2022(17.10.80)- 2023(18.11.80)
 2024(30.12.80)- 2025(09.02.81)- 2026(13.03.81)
 2027(09.04.81)- 2028(11.06.81)- 2029(18.09.81)
 (wordt vervolgd)

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Honderd jaar Buurtspoorweg: ONZE KUSTLIJN. [VII]
SPOORWEGNIEUWS UIT BELGIË: 150 jaar Spoorwegen in Antwerpen.
Tram- en Busberichten.
VRIENDENKRING PROV.



Foto slotpagina: 100 jaar Buurtspoorwegen in België!
S. 9650 in dienst op lijn 65 op de Kapelsesteenweg in Brasschaat-
Vriesdonk, ter hoogte van het Sint-Michielskollege, op 5 juli 1966.
Foto: Archieven Eigen Baan - ANTWERPEN-Borgerhout.