

proV koerier

3/4-86



VERENIGINGSBLAD van de vzw. PRO OPENBAAR VERVOER - ProV.
Hoofdredactie 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.
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: Trein 157 Amsterdam-Antwerpen-Brussel in het station
Berchem, getrokken door hle 1181. Foto: Jan Mahieu. 8 oktober 1986.

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

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

Prov - KOERIER.

Na de niet al te geruststellende berichten over ons tijdschrift, zijn wij gelukkig U vandaag het nummer 3 - 4 van de jaargang 1986 te kunnen aanbieden. Inderdaad, zoals wij gedacht hadden, maken wij er een dubbelnummer van, om de ontstane vertraging in te kunnen lopen. Het volgende nummer, nr 1 - 87, zal ook dikker zijn, zodanig dat wij in omvang haast geen verlies lijden. Wij hopen onze lezers op die manier te vergoeden voor het geduld en de onzekerheid waarvan zij het slachtoffer geweest zijn in de voorbije maanden.

BIJDRAGE 1987.

In dit nummer van PROV-KOERIER vindt U een stortingsformulier voor de bijdrage 1987 . Het bedrag is ongewijzigd behouden op 500 fr. Dat ondanks de gevoelige verhoging voor de verzending, en de nodige aanschaf van nieuwe verzendingsomslagen.

VOOR NEDERLAND: zijn wij helaas verplicht een lichte verhoging toe te passen, als gevolg van de drastische verhoging van de posttarieven naar Nederland. Daar wordt de bijdrage gebracht op 28 gulden!

Voor wie reeds het oude bedrag van 26 gulden zou overgemaakt hebben op onze rekening, dient niet te worden bijgestort.

VOOR ANDERE LANDEN dan België en Nederland, wordt de bijdrage vastgesteld op 550 fr. Ook hier geldt, dat wie reeds 500 fr op onze rekening overgemaakt heeft, niet moet bijbetalen.

OPGELET: In elk blad vindt U een overschrijvingsformulier. Deze zijn echter allen in België te gebruiken. Vanuit het buitenland gebruikt U dus uw eigen formulieren voor overmaking van het verschuldigde bedrag. Mocht U uw bijdrage reeds hebben overgemaakt, en U vindt toch nog een overschrijvingsformulier, gelieve dit dan als niet bestaande te beschouwen: uw bijdrage hebben wij dan wél ontvangen. Dank U.

REKENINGNUMMERS: vindt U onderaan op de voor-
kaft. Teneinde ons eerste nummer vlug te kunnen verzenden, vragen wij U vriendelijk, maar wel nadrukkelijk, vlug te handelen! Geef ons eens de kans om een duidelijk overzicht te krijgen van het lezersbestand .

KALENDER 1988.

Wij zouden het fijn vinden dat wij in 1988 weer een kalender zouden kunnen uitbrengen. Dat kost echter veel geld. Ook hier moeten wij afwachten of er, ja dan neen, voldoende geld in het laadje zal zijn. Wij staan aan het begin van een nieuw jaar, boordevol goede voornemens. Dat volstaat echter niet om deze voornemens waar te maken. Noodzaak voor ons is, een overzicht te krijgen van onze mogelijkheden. Mogen wij U nogmaals vragen, uw bijdrage meteen over te maken? Geloof ons, daar hangt veel, zoniet alles van af. Spijtig genoeg hebben wij voor dit jaar geen kalender kunnen uitbrengen, de reden kent U. Laat dat niet nogmaals gebeuren! Daarvoor hebben wij uw medewerking nodig. Van onze kant zullen wij al het nodige doen om het lezersbestand uit te breiden, zodat ook onze mogelijkheden ruimer gaan worden. Afsproken?

ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM - EDEGEM.

Het vijfde seizoen is voorbij, en het zesde neemt een aanvang op zo. 19 april 1987.

Dat komt al aardig dichtbij, en wij dienen dus meteen onze vertegenwoordiging te verzorgen. De dagen waarop wij de bewaking en het toezicht zullen waarnemen, gaan hierbij. Er zijn tot nu toe nooit problemen geweest bij de door ons te verzekeren toezichtsbeurten. Wij willen dat graag zo houden. Gelieve ons in een zo kort mogelijk tijdsbestek uw beurten schriftelijk of telefonisch mede te delen. Wij gaan er van uit dat, gezien de grote toeloop, het wenselijk is per bewaking, met minimum drie personen aanwezig te zijn.

za. 25 apr; zo. 26 apr; zo. 3 mei; za. 23 mei; zo. 24 mei; do. 28 mei; za. 13 jun; zo. 14 jun; za. 11 jul; zo. 12 jul; za. 8 aug; zo. 9 aug; za. 19 sep; zo. 20 sep; zo. 4 oktober 1987.

De laatste dag voor ons, 4 okt. vanaf 10u.

in verband met de Trein-tram-busdag.

Wij hopen uiteraard op een vlotte afwikkeling van deze beurtregeling. In principe hebben wij 45 mensen van goede wil nodig om deze taak tot een goed einde te brengen. Als wij met vier man per beurt kunnen uitpakken, wordt het voor ieder van de medewerkers uiteraard nog een stukje gemakkelijker, en...gezelliger.

DEZE RUBRIEK WERD AFGESLOTEN OP 10 NOVEMBER 1986

SPOORWEG

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



HET NIEUWE BENELUX-MATERIEEL.

Officiële Inhuulding.

Lang verwacht en eindelijk was het dan zover. Donderdag 2 oktober 1986 werd het nieuwe BENELUX-materieel officieel ingehuldigd. Hiervoor werden twee speciale treinen ingelegd, één uit Brussel Zuid, de andere uit Roosendaal. Beide treinen brachten de respectievelijke ministers van verkeerswezen en hun genodigden naar het Antwerpse Centraal Station. Het verblijf in Antwerpen duurde een kleine twee uur, waarna de treinen terug vertrokken naar Brussel en Roosendaal.

De treinen waren samengesteld uit volgend traktiematerieel :

e18400 (Bru Zd - Antw) hle 1183 - bdk 50848270973.2 - a 50841070481.3 -

e18401 (Antw - Bru Zd) ab 50843070062.7 - bs 50842870102.5

e18500 (Roosend - Antw) bs 50842870105.8 - a 50841070486.2 - a 50841070484.7 -

e18501 (Antw - Roosend) bdk 50848270971.6 - hle 1187

Ingebruikname.

Reeds de dag nadien, vrijdag 3/10, werd de eerste volledige "stam" in dienst gesteld in de normale beurtregeling. Vooreerst werd de nieuwkomer slechts op weekdays ingezet. Vanaf 26/10 werden ook twee ritten voorzien op zondagen. Deze regeling bleef geldig tot 29/11. Op 1 december kwamen dan maar liefst drie nieuwe rijtuigstellen (stammen genoemd) bijkomend in dienst. Hierdoor beschikt men op dit ogenblik over 4 bnl 11, 3 bnl 25.5 en 1 bnl AM 3x2. Begin februari 87 worden nogmaals 2 bnl 11 verwacht.



→
inhuldiging
nieuw BNL-
materieel

Antwerpen-
Centraal

2 oktober
1986
(jm)

Beurtregeling.

BENELUXDIENST												NIEUW MATERIEEL (BNL 11)												hle 1181-1192 fbmz hv ns																	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																	
①	193	asd						157				A for Afbmz				186				167				193																	
②	193	asd						157				A for Afbmz				186				167				193																	
③	193	asd						157				A for Afbmz				186				167				193																	
	173	rtd						177				158				184				165				192																	
	173	rtd						178				159				185				166				192																	
fbmz bru zuid												fovr vorst rijtuigen										asd amsterdam																			
000 ———> treinnummer												A losse rit (hle+hv)																													
① in dienst vanaf 3.10 op N67.												② in dienst vanaf 25.10 op R67.										③ in dienst vanaf 1.12 op R.																			

Levering van het materieel.

Tegen april 1987 zullen alle acht trek- en duwtreinen in gebruik gesteld zijn. De lokomotieven reeks 11 (1181 - 1192) werden door BN afgeleverd tussen november 85 en april 86. In afwachting van de rijtuigen werden deze lokomotieven op rodage ingezet op de lijn Antwerpen - Moeskroen. Door de Nederlands Spoorwegen werden de 1° klasse rijtuigen (A) in dienstgesteld tussen februari en mei 86 (10 stuks). De 1/2° klasserijtuigen (AB) volgden van mei tot juli 86 (10 stuks), terwijl ondertussen ook de stuurpostrijtuigen (Bs) ingeschakeld werden van maart tot augustus 86 (11 stuks). Ook deze stuurpostrijtuigen kwamen op de lijn Antwerpen - Moeskroen hun opwachting maken teneinde onze Belgische bestuurders vertrouwd te maken met het materieel. Tot slot kwamen de 2°kl/pakwagenrijtuigen (BKD) in dienst tussen augustus en december 86 (10 stuks). De aflevering van de 2° klasserijtuigen (B) welke gestart is in september 86 zal nog duren tot in februari 87 (18 stuks).

Samenstelling.

De normale samenstelling van een volledig "benelux" trek- en duwstel heeft een totale lengte van 177 meter en bestaat uit volgende elementen (normaal voorziene samenstelling) :

- 1 hle reeks 11 (1181 - 1192) nmbs
- 1 hv A (50841070481/492) ns
- 1 hv AB (50843070061/072) ns
- 1 hv BKD (50848270971/982) ns
- 2 hv B (50842070401/422) ns
- 1 hv Bs (50842870101/113) ns

→
de trein uit Roosendaal
op spoor 7, netjes naast
deze uit Brussel onder de
machtige perronoverkapping

Antwerpen Centraal, 2 10 86
(jm)



Nog een beetje geduld...

In afwachting van de verdere indienststelling van de overige nieuwe beneluxtreinen worden momenteel de volgende ritten nog uitgevoerd met trek- en duw 25.5 of met AM bnl.:

- AM (3X2) rtd 154 fbz 180 asd 161 fbz 187 asd 168 fbz 194 rtd
- 25.5 TD rtd 155 fbz 181 asd 162 fbz 191 asd
- 25.5 TD asd 156 fbz 182 asd 163 fbz 189 asd 170 fbz
- 25.5 TD fbz 179 asd 160 fbz 188 asd 169 fbz 195 rtd

De eerste daggegevens

De eerste dag in normale reizigersdienst (vr 3/10/86) werden de treinen 157 - 186 - 167 en 193 gereden met volgende samenstelling :

- hle 1183
- hv BKD 50 84 82 - 70 973 - 2
- hv A 50 84 10 - 70 481 - 3
- hv AB 50 84 30 - 70 062 - 7
- hv B 50 84 20 - 70 401 - 9
- hv B 50 84 20 - 70 402 - 7
- hv Bs 50 84 28 - 70 102 - 5

DOKUMENTATIE : N.S.

The image contains two technical drawings of a passenger train car, labeled '2' on both.

The top drawing is a side elevation of the train car. It shows a long, rectangular body with multiple windows and doors. The number '2' is visible on the side. The drawing includes various dimension lines and labels, such as '2000' for the overall length and '2000' for the overall width. The car is shown on a set of tracks with wheels and bogies.

The bottom drawing is a floor plan of the train car. It shows the internal layout of the car, including rows of seats and a central aisle. The drawing includes various dimension lines and labels, such as '2000' for the overall length and '2000' for the overall width. The car is shown from a top-down perspective.

[illegible]

Technische gegevens.

Onderstaande gegevens zijn overgenomen uit het tijdschrift "Het Spoor", het personeelsblad van de nmbs. Van de lokomotief reeks 11 verscheen in ons nummer 1-86 op bladzijde 10.86 reeds een beschrijvende fiche. Gezien de tekst van deze fiche niet overal even goed leesbaar is overgekomen (en dat is niet de schuld van de drukker !!), laten we ook het gedeelte van de lokomotief intergraal volgen.

Benelux-rijtuigen	
Bouwjaar	1986/1987
Maximumsnelheid	160 km/u.
Gewicht per rijtuig	41 ton
Aantallen	
<i>stuurstandrijtuig (Bs)</i>	11
<i>rijtuig 1ste/2de klas (AB)</i>	10
<i>rijtuig 1ste klas (A)</i>	10
<i>rijtuig 2de klas (B)</i>	18
<i>rijtuig 2de klas/bagage/keuken (BKD)</i>	10
<i>totaal</i>	59
Samenstelling per trein	loc-A-AB-BKD-B-B-Bs
Aantal zitplaatsen	
<i>in Bs</i>	76, waarvan 12 klapbanken
<i>in AB</i>	79, waarvan 23 1ste klas, 48 2de klas en 8 klapbanken
<i>in A</i>	69, waarvan 24 in coupés en 10 klapbanken
<i>in B</i>	92, waarvan 12 klapbanken
<i>in BKD</i>	54, waarvan 9 klapbanken
<i>per trein</i>	462, waarvan 82 1ste klas, 317 2de klas en 63 klapbanken
<i>Lengte per rijtuig</i>	26,4 m
<i>per trein</i>	177 m
<i>Gewicht per rijtuig</i>	41 ton
<i>per trein</i>	331 ton
Ontwerp	NS/Dienst van Mat. en Werkpl.
Fabrikant	Waggonfabrik Talbot Aachen
Benelux-loc	
Fabrikant	ACEC - BN
Serienummer	1181 - 1192
Vermogen	3150 kW
Voedingsspanning	1500/3000 V DC omschakelbaar
Lengte	18,65 m
Gewicht	85 ton
Max. toegelaten snelheid	160 km/u.
Aantal	12

*Weer een nieuwkomer,
Mogen wij U voorstellen :*

DE ELEKTRISCHE TWEESTROOMLOKOMOTIEF REEKS 12.

Nadat de laatste lokomotief reeks 11 (1192) door BN nijvel aan de NMBS geleverd was, werd er onafgebroken verder gewerkt aan de reeks 12. Hierdoor kwam er in feite ook geen onderbreking in de aflevering van nieuwe lokomotieven. Enkele weken na de 1192 werd, op dinsdag 3 juni 86, de 1201 overgedragen en naar de werkplaats Brussel Zuid (Vorst) gesleept. Na de gebruikelijke rodagerit naar Braine-le-Comte werden proefritten georganiseerd naar Oostende Zeehaven en ging de lokomotief ook naar Quevy, waar in de wijkbundel aldaar de 25kV wisselspanning (net SNCF) kon uitgetest worden. Daarna volgden opleidingsritten voor de bestuurders van de standplaatsen Antwerpen Centraal en Kortrijk. Terwijl de opleiding in Antwerpen vrijwel beperkt bleef tot de lokomotief zelf, werden er voor de Kortrijkse bestuurders ritten voorzien tussen Kortrijk atelier en Rijsel. Deze ritten werden gereden met een lokomotief reeks 12 (uiteraard) en één stuurrijtuig M4 in trek- en duwformatie.

Met ingang van maandag 1 september 86 kwam dan de eerste lokomotief reeks 12 in normale dienst meedraaien op de verbinding Antwerpen - Moeskroen. (Inzet zie grafiek). Reeds veertien dagen later (ma 15/9) kwam een tweede lokomotief 12 in de plaats van de 11. Immers op 28 september moesten voldoende traktiemiddelen reeks 12 beschikbaar zijn voor de rechtstreekse verbinding tussen de twee metropolen Antwerpen - Rijsel mogelijk te maken! Ondertussen zijn reeds alle 12 lokomotieven uit de fabriek gekomen en zijn alle lokomotieven reeks 11 vervangen door de reeks 12 op de lijn 59/75.

Op de volgende bladzijde wordt een beschrijvende fiche afgedrukt van de lokomotief reeks 12. Van uitzicht is deze lokomotief identiek aan haar voorgangsters van de reeksen 27, 21 en 11. De kleur is zoals de reeksen 27 en 21 staalblauw versierd met gele zichtbaarheidsbanden. De cijfers zijn op de kopvlakken zwart (op de gele band) en op de zijwanden geel. Het gebruikte type is "univers bold".

Indienststelling

HLE REEKS 12 1201 - 1212												ONDERHOUD WERKPLAATS FBMZ																																															
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																																			
EERSTE INDIENSTSTELLING 1.12.86																																																											
N67					lk	57S	555	fmc	583	fn		561	fmc	589	565	fmc	593		569	ER	lk																																						
R67					lk	RE	580	556	fmc	584	560	fmc	588	fn							fn	570	fgsp																																				
fmc = moeskroen												lk = kortrijk												fn = antwerpen centraal												uitwijken												aan perron voeren											
N 67 weekdienst												000 - treinnummer												ER = ledig stel van...												RE = ledig stel voor...																							
R 67 zat+zondienst																																																											

Aflevering

hle	datum kast	leveringsdata	hle	datum kast	leveringsdata
1201	15.05.86	03.06.86	1207	27.08.86	10.09.86
1202	11.06.86	20.06.86	1208	03.09.86	22.09.86
1203	19.06.86	01.07.86	1209	26.09.86	07.10.86
1204	01.07.86	08.07.86	1210	10.10.86	27.10.86
1205	07.07.86	17.07.86	1211	18.10.86	12.11.86
1206	--.07.86(°)	18.07.86	1212	30.10.86	27.11.86
levering aan werkplaats fbmz.					
(°) 1206 geen data afwerking BN vermeld op kast.					

lokomotief 1206 tijdens
het rangeren

Berchem, 3 december 1986
(jm)



Beschrijvende fiche.

Algemene kenmerken

Bouwjaar	1986
Bouwer B & N-Nivelles	CFM
Type	Bo'Bo'
Effectief	12
Nummering	1201-12
Stroomtype	kV=3 ~ 25
Vermogen	– doorlopend kW 3130
	– uur kW 3310
Massa ritklaar	t 85
Max. asbelasting	t 21,3
Max. trekkracht bij aanzetten	kN 234
Max. snelheid	– trein km/h 160
	– alleen km/h 120
Grensprofiel	UIC

Mechanische kenmerken

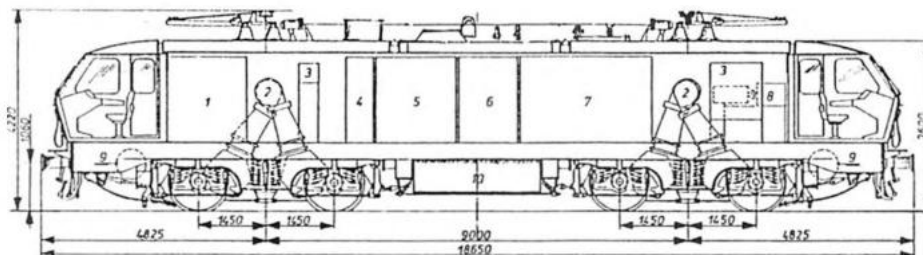
Doorlopen bochtstraal	m 100
Draaistel met lage traktiestangen	B & N
Ophanging	– primaire SLM
	– secundaire Flexicoil
Wieldiameter nieuw	mm 1 250
Rembediening	Oerlikon

Remsystemen :

Aut. drukluchtrem	GPR
Rechtst. drukluchtrem	
Electron. gest. electropneum. rem	ep
Electron. gecomb. pneum. electrodyn. rem	E

Motorisatie en elektr. kenmerken

Bouwer	ACEC
Traktiemotoren	– ophanging integraal
	– aantal 4
	– type LE 622S
	– doorl. vermogen kW 762
Aandrijvingsoverbrenging : Federantrieb	BBC
Overbr. verhouding	116/31
Bediening	hakker
Statische omvormer voor toebehoren 440 V en 110 V	
	– aantal 2
	– vermogen kW 55
Ventilator motor voor traktiemotor	
	– spanning V 440
	– aantal 2
	– vermogen kW 18,6
Ventilator motor voor spoel	
	– spanning V 440
	– aantal 2
	– vermogen kW 4,5
Ventilator motor voor hakker	
	– spanning V 110
	– aantal 12
	– vermogen kW 0,9
Motor voor kompressor	
	– spanning V 440
	– aantal 2
	– vermogen kW 11
Batterij	– type NIFE MDR
	– nom. spanning V 100
	– vermogen Ah 75
Kompressor	– type 242 VB 79
	– aantal 2



- 1 Statische omvormer
- 2 Ventilatoren
- 3 Pneumatische tabel
- 4 L.S. kast
- 5 H.S. kast
- 6 Rhoostatkast
- 7 Hakker en electr. kast
- 8 Groep moto-compressoren
- 9 Hoofdresevoir
- 10 Spoelen en condensators



statistiek

In en rond de werkhuizen.→ **Inritten** *in vertoef op afskijtdatum: 10.11.86.*

<u>CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN</u>	
HLE	RG / 2369, 1602, 2363 RI / nihil DIV./ 1601, 2502
AR	RG / 4505, ES211 (opmerking : nr 2-86 blz 37.86; bij AR RI staat ES20. moet zijn ES206.) RI / nihil DIV./ 4409, 4002, 4003, 4004, 4005, 4007 608.05 (restaurantie)
AM	RG / 609, 803, 618, 603, 699, 704, 807, 705 RI / 162, 654, 100, 038, 065 DIV./ 360, 389, 379, 151 (prototype suburban/draaistroom), 047, 007, 208, 812, 717

<u>CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES</u>	
HLE	RG / 2601 RI / 1805 DIV./ 2104, 2023, 2759, 2722
HLD	RG / 5117, 5182, 5303 (+ombouw vlottende cabine), 6277 RI / nihil DIV./ 6223, 5529, 5216
HLR	RG / 7373, 8064, 8439, 7006, 7391, 8227, RI / nihil DIV./ nihil
VOOR AFBRAAK / 5161, 5191, 5406, 5408, 5906, 5911, 5932, 5943, 6009, 6104, 6308, 8413, 6015, 6078, 6031, 6021, 6280, 8420	

Uitritten →*tussen 10.05 en 10.11.86 buitengekomen uit de c.v. :*

HLE	blauw : 2366, 2250, 2344, 1601, 2359, 1803, 1502, 1605, 1801, 2624, 2119, 2729, 2760, 2321, 1804, 1806, 1606, 2709, 2757, 2706, 2753, 2311, 2613, 2619, 2720, 2716, 2747, 2016, 2021, 1802 donkerblauw NS : 2553, 2555, 2558 bleven groen : 2005, 2370, 2320 bleven geel : 2377, 2376, 2380, 2202 (de onderlijnde nummers waren reeds in de nieuwe huisstijl bij inrit)
HLD	geel : 5104, 5108, 5119, 5151, 6257, 6237, 6316, 6322 bleven groen : 5403, 6331, 5203, 5538, 6326 waren reeds in de nieuwe kleur : 5183, 5301, 5179, 6228, 5315, 5510, 5523, 5540
HLR	"Z"-motief : 7325, 7381, 7358, 7385, 7388, 7329, 7384, 8223, 8037, 8311, 8239, 8507, 8414, 8025, 8210, 9207, 9201, 7384, 9221, 8419, 7326, 7341, 8311, 8219, 8324, 7002
AR	bleef groen : ES206, ES401 (ex- 4307), ES402 (ex- 4325 overgedragen aan groep Mons voor verdere afwerking ombouw motorwag en dienst ES (°) reeds nieuwe kleur bij inrit : 4507 (°) reeds volledig afgewerkt in FMS in bordeaux met gele banden !!! de eerste motorwag en bovenleidingen in de IC/IR- kleuren

AM

gele kopdeur : 035, 506

bordeau : 801, 815, 613, 810, 651, 660, 645

bleven oranje/grijs : 836, 834

reeds nieuwe huisstijl bij inrit : 652, 730, 202, 230, 644, 067, 063,
 081, 142, 657, 103, 024, 655, 224, 144, 112, 659, 026, 011,
 748, 218, 203, 030 956 post bleef rood, (later her-
 nummerd naar 006)

(de "breaks" zijn toe aan een tussenrevisie RI en gaan onafgebroken naar de werkplaats, gezien echter aan deze stellen enkel technische wijzigingen gebeuren, maar er uiterlijk niets van te merken valt worden deze nummers niet opgegeven)

Hernummering materieel.

Gevolg een beslissing van de direktie M. werden de autonome poststellen 951 - 958 hernummerd naar de reeks 00. Ze kregen hierbij de nummers 001 - 008 toegewezen. De volgorde van rangnummer bleef behouden zodat het stel 951 het nieuwe volgnummer 001 kreeg tot en met 958 wat 008 werd. De uitvoering gebeurde door de zorgen van de werkplaats Schaarbeek in de maanden juli en augustus 86.

De reden van deze omnummering vindt zijn oorsprong in het feit dat er nieuwe stoptreinstellen in bestelling gegeven werden (reeks suburban type 86, 87), welke zullen opgenomen worden in de reeks 09. De vier overblijvende benelux-motorstellen 901 - 904 worden buiten dienst gesteld van zodra het nieuwe materieel geleverd is, zodat de volledige reeks 09 wordt vrijgemaakt.



←
 het autonome postmotorstel
 (APT) 007 na hernummering
 (james bond ???) = ex. 957

Berchem, 23 september 1986
 (jm)

Het elektrische motorstel 151 welke momenteel in ombouw is voor uittesten draaistroommotoren en zal uitgerust worden met "suburban"- draai-stellen zal het nummer 050 worden toegewezen. Het monteren van de nieuwe bogies heeft tot gevolg dat het stel nog enkel zal kunnen ingezet worden op lijnen met hoge perrons (zoals de stellen 010 - 049). Deze hernummering is alleen voorlopig om speciaal op deze bijzonderheid te wijzen. Het blijft evenwel een AM62 en is koppelbaar met alle andere klassieke motorstellen. Door dit toedoen is het nummer 050 dan weer een prototype !

Nieuws in de marge.

- De eerste lijnvakken waarop een maximum snelheid van 160 km/u. zal toegelaten zijn zullen binnen afzienbare tijd in dienst komen. Het betreft het baanvak Gent - Kortrijk, waarop geen bijkomende infrastructuur nodig is buiten het installeren van TBL- bakens en de refertesnelheidsborden "16". Het andere vak is Doornik - Moeskroen. Hier zijn de bloksekties +/- 1200m., wat te kort is om tegen 160 km/u. voldoende remweg te bezitten. Men gaat een bijkomende "veilige blok" installeren door een bijkomend groen licht. Dubbel groen doet aldus zijn intrede, wat duid op minimum van drie open blokken. Men krijgt volgende opeenvolging : dubbel groen, groen, dubbel geel, rood.
- 28 september 86 werd de elektrische lijn Antwerpen - Rijsel ingehuldigd. Een beperkt aantal vrijbiljetten (voor zowel de heen- als de terugreis) waren ter beschikking gesteld van de reizigers die erom verzochten. Reservatie van de plaatsen op een 10- tal treinen was verplicht. De biljetten waren zoals verwacht pas in verdeling of ze waren allen uitgeput. Gedurende de ganse maand oktober kon men genieten van 50 % vermindering op het parcours naar een station gelegen op de lijn 59/75 (Antwerpen - Rijsel).
- In de maand november kwam in het Brusselse Noordstation een elektronische omroepinstallatie in dienst. Een gelijkaardige installatie is aan de gang in Brussel Zuid, welke eveneens nog in november in gebruik zal gesteld worden. Het is een nieuw systeem voor elektronische sonorisatie, afgekort SES, ontwikkeld door ACEC uit Charleroi. Meer informatie hierover in een volgend nummer.
- Sinds 5 december 1986 zijn er reeds 66 dubbeldekrijtuigen M5 afgeleverd. Dit gaf aanleiding om de diensten met dubbeldektreinen uit te breiden. Vanaf 5/12 reden de volgende treinen met M5- materieel :

P 4382	Bru Zd	16.46	-	Leuven	17.31
P 4341	Leuven	18.18	-	Aarschot	18.34/35
			-	Hasselt	19.14

 Vanaf maandag 8/12 komt daar de P- trein P3353 nog bij tussen Hasselt (06.30) en Bru Zd (07.50).
- Na de eerste "TALENTREIN" in mei 84 tussen Bergen en Brussel werd, omwille van het overweldigende succes, in september 85 reeds gestart met een tweede project. Deze trein reed tussen Luik en Brussel. Amper veertien dagen later was er reeds een derde soortgelijke trein op het spoor tussen Hasselt en Brussel. Vanaf 1 december 86 is dan de vierde talentrein gestart uit Brugge naar Brussel.
- De lijn 25 Antwerpen - Brussel zal de komende jaren volledig worden vernieuwd. Er wordt niet enkel ge-herelektrificeerd, maar de volledige lijn wordt grondig gemoderniseerd. De werken zullen duren tot in 1990. Hiervoor zal gewerkt worden in 4 vakken, die afzonderlijk worden aangepakt. (Berchem- Kontich, Kontich- Mechelen, Mechelen- Vilvoorde en Vilvoorde- Schaarbeek). In januari 87 start de eerste fase tussen Berchem en Kontich. Overdag worden palen en langsliggers geplaatst, nadat 's nachts de funderingen werden gemaakt. Het vervangen van de rijdraden zal gebeuren tijdens de weekeinden. De dienst op enkelspoor is hiervoor noodzakelijk. Dit heeft voor gevolg dat de treinen een tweetal minuten later zullen toekomen in Antwerpen Centraal en er 2 minuten vroeger zullen vertrekken. De spoorbedding zelf zal pas in 1988 onder handen genomen worden. Als alles volgens planning verloopt mag men op 25 januari een bijlage aan het spoorboekje verwachten ...
- TEE WORDT EUROCITY. Vanaf 31 mei 87 zullen 60 internationale treinen tussen een 200- tal steden (13 landen!) tot EC gepromoveerd worden. De EUROCITY wordt de moderne versie van de TEE, maar met 1e en 2e klasse. Het EC- net moet de voorloper worden van de Europese hogesnelheidstreinen.
- De NMBS heeft de intentie om op 20 december een herinneringsrit met de stoomlok 29.013 in te leggen tussen Aat en Aalst (via Denderleeuw). Alle informatie hierover werd verstrekt op onze vergadering. Wij wensen de nmbs met deze alvast succes en een voorspoedige reis. Wat is 20 december 1966 plots dichtbij!

HONDERD JAAR BUURTSPoorWEGEN IN BELGIË.

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

ROGER BASTAENS.

DE STADSLIJNEN 5, 6 en 7 VAN OOSTENDE.

Wij hebben de stadslijn van Oostende verlaten op het ogenblik dat de akkumulatorentram er zijn intrede had gedaan. (PrOVko 4-85, blz. 72) en nadat in 1905 de C.F.O.B.E. de lijn overgenomen had. Tijdens de winter werden de diensten onderhouden tussen Klein Parijs en het Waterhuis, wat vergeleken met de vorige toestand, al een hele verbetering was. Zoals wij al zagen, begon het rijden met de akkumulatorentrams, dus elektrisch.

Men had toen ook de bedoeling deze traktievorm toe te passen op de lijn van de koninklijke villa naar het Bois de Boulogne, het huidige Maria-Hendrikapark, een lijn die er gelegen heeft, maar nooit in reizigersdienst geweest is. Wij gaan er daarom ook geen aandacht aan besteden. Vanaf 1 juli 1897 reden de stoomtrams niet meer rond de stad, maar vanaf het Van der Sweeplein, en via de Sint-Jansbrug en de Zuidlaan naar Nieuwpoort en Veurne. De elektrische tram vertrok aan het Kursaal naar Klein-Parijs, waar hij aansluiting gaf op de stoomtram naar Nieuwpoort - Veurne. Omgekeerd wachtte er een stadstram de reizigers af aan Klein-Parijs om ze verder in de stad te brengen, terwijl de stoomtram verder reed naar het station. Eindelijk kreeg de Zuidlaan in 1899 dubbelspoor, de Van Iseghemlaan volgde, en wat later zou de ganse stadslijn op dubbelspoor worden omgeschakeld. Het Leopold-I plein, dat toen nog Gemeenteplein heette, en dat een belangrijke rol speelde in het bestaan van de stadslijn, is meerdere malen aangepast geworden. In 1900 lag er een dubbelspoor, dat rechtstreeks van de Van Iseghemlaan naar de Torhoutsesteenweg liep, met een aftakking, dubbelsporig, naar de Rogierlaan. Toen in 1901 het standbeeld van Leopold-I er gekomen was, was het dubbelspoor westwaarts van het standbeeld gelegd, met een dubbelsporige aftakking ten oosten van het beeld, naar de Rogierlaan. Omstreeks 1910 was er weer een verbouwing: het afwijkende dubbelspoor naar de Rogierlaan bestond niet meer. In de tweede helft van de twintiger jaren werd het dubbelspoor gesplitst, om in beide richtingen rond het standbeeld te lopen.

In augustus 1904 werd de lijn als volgt uitgebaat: Van Iseghemlaan - Leopold-I plein - Torhoutsesteenweg - Klein-Parijs - Zuidlaan - Keizerskaai - Visserskaai - Zeedijk - Van Iseghemlaan - Kursaal. De Rogierlaan was verlaten. Het jaar van aanpassing echter, wordt 1905. De stadslijn wordt overgenomen door de C.F.O.B.E. In plaats van op te houden bij het einde van het badseizoen, bleef de tram rijden tot einde september. Begin oktober echter, bleef de tram eveneens rijden, maar met ingekorte reisweg: vanaf Klein-Parijs tot de Zeedijk, ter hoogte van de Langestraat, langs de Zuidlaan, Keizerskaai - Visserskaai. Dat gebeurde, men begripte het wel, vier jaar voor het ontstaan van de lijnen 3 en 4, en eveneens voor de komst van elektrische trams op lijn 1. Tijdens het badseizoen reed de tram gewoon rond de stad. Een belangrijke dag was 28 juni 1908. Toen waren alle stadsrijtuigen elektrische motorwagens geworden met stroomafname van een bovenleiding door middel van een sleepbeugel. De trolley had op de Noord-lijn voldoende haar tekortkomingen aangetoond. Elders in het land zou de trolley nog ruim zestig jaar goede diensten bewijzen, maar door de felle zeewinden was het systeem aan de kust niet deugdelijk.

De vijf rijtuigen, 1 - 5, werden toen door de N.M.V.B. omgenummerd in 9480 - 9484! In de zomer wordt de stadslijn voluit, en in twee richtingen bereden. Tijdens de wintermaanden verkeerden slechts twee rijtuigen in één en dezelfde richting. In 1910 was er ernstig sprake van, om de stadslijn dubbelsporig te verlengen van Klein-Parijs, langs de Nieuwpoortsesteenweg tot aan de stelplaats, dan door de Stuiversstraat, door deze straat en de Mariakerkelaan om via de Torhoutsesteenweg terug te keren naar Klein-Parijs. De lijn zou dan de vorm hebben gehad van een langgerekte acht. In 1912 drong Oostende bij de N.M.V.B. aan om de sporen in de Stuiversstraat te leggen, bij gelegenheid van de daar uit te voeren bestratingswerken, maar de N.M.V.B. liet weten, dat zij nog geen konsessie had gekregen, en dat ze die tegen 1914 verwachtte. Als we dat jaartal uitspreken, dan denken wij aan de 1^e wereldoorlog, die er wél kwam, maar de lijn zelf, is

niët gekomen. De voornaamste gebeurtenissen tijdens de eerste wereldoorlog hebben we al gezien bij de lijnen 3 en 4. Wat de stadslijn aangaat kunnen we stellen dat ze tijdens de 1^o wereldoorlog niet uitgebreid werd, bij gebrek aan belangstelling. Het werd stil in Oostende, en de betreffende rust bleef voortduren, tot op 15 juni 1921, de stadstram terug op het toneel verscheen.

Vanaf dan kwam de stadslijn zowat in een stroomversnelling terecht. In 1922 was ze gedoopt geworden en heette ze lijn 5. In 1923 werd de lijn op de Torhoutsesteenweg op dubbelspoor gebracht, tussen Klein - Parijs en de Elisabethlaan én geëlektrificeerd, aldus in dienst genomen op 21 augustus 1923.

De verlenging van de lijn langs de Nieuwpoortsesteenweg strandde in drukke besprekingen van wikken en wegen, en wie wát zou betalen? Uiteindelijk werd beslist het spoor, dat langs de zeezijde van de straat gelegen was, in het midden van de straat te brengen, én dubbelspoor. Aldus kon op 18 juni 1927, lijn 5 ook aan die kant verlengd worden, en wel van Klein - Parijs tot aan de Frankrijkstraat, de huidige Rozen - laan. Op een klein stukje na, aan Klein - Parijs was de lijn nu geheel dubbelsporig. Dat kleine stukje enkelspoor zou pas in 1930 dubbelsporig worden, als tegelijkertijd de sporen in de Koninginnelaan en verder naar het Bois de Boulogne zouden verwijderd worden. Wij hebben reeds gezien dat de verbindingsspooren tussen de Nieuwpoortsesteenweg en de Torhoutsesteenweg er niet gekomen zijn, maar toch wilde men verder met lijn 5. Meerdere plannen zijn altijd plannen gebleven. Wat er wél kwam, is de verlenging van de Frankrijkstraat naar de Dorpsstraat van Mariakerke, en wel in twee stukken, namelijk: Frankrijkstraat - Distellaan, op 23 apr. 1932, en Distellaan - Dorpsstr. op 8 nov. 1932. Het geëlektrificeerde spoor tussen de Frankrijkstraat en de Dorpsstraat, was niets anders dan het bestaande spoor van de stoomtram langs de dorpen, dat enkelsporig bleef, maar dat meteen van een elektrische seininstallatie voorzien werd.

Deze verlengingen brachten een andere uitbatingsnorm met zich mee, doordat er geen behoefte aan was, alle rijtuigen het ganse traject te laten afleggen. Daar werd de volgende oplossing gegeven: De stadslijn van Knokke werd omgedoopt van lijn 6 naar lijn 13. Het aldus vrijgekomen lijnnummer 6 werd toegekend aan de lijn die het ganse traject ging berijden van de Oostendse stadslijn tussen Mariakerke-dorp en de Torhoutsesteenweg ter hoogte van de Elisabethlaan. Lijn 5 werd nu: Elisabethlaan tot Mariakerke-Frankrijkstr. Tevens kwam er voor beide lijnen een ingekorte dienst. Voor lijn 6 werd dat: Mariakerke-dorp - Kaaistation, en voor lijn 5 werd dat:

Mariakerke-Bad - Kaaistation. In hoever deze diensten hebben gereden tijdens- en buiten het seizoen is mij niet bekend.

Wel staat vast dat ze hebben gereden.

De koersborden van lijn 6 waren oranje, met zwarte tekst, terwijl die van lijn 5 groen waren met zwarte tekst. De doorstreepte diensten van lijn 6 hadden een witte streep door het oranje veld, van links boven naar rechts onder. Voor lijn 5 was dat dus lichtgroen met zwarte tekst, en voor de doorstreepte 5 liep er eveneens een witte streep door het groen veld van links boven naar rechts onder. Merkwaardig is dat beide lijnen bijna altijd een afwijkend koersbord hadden tegenover de andere lijnen. Die hadden namelijk een afzonderlijk nummerveld, uitgebouwd in cirkelvorm boven de rechtehoek uit. De lijnen 5 en 6 hadden een gewoon rechthoekig koersbord, waarop het lijnnummer in de kleur van de tekst (zwart) was uitgevoerd, middenin deze tekst. Toch zijn er ook met rond uitgebouwd nummerveld geweest op beide lijnen. Ik weet dus niet of de lijnen 5, 5b, 6 en 6b allen samen op dezelfde dag gereden hebben. Waarschijnlijk wél tijdens het badseizoen. De heer Vancraeynest schrijft ook dat op de wekelijkse marktdag (donderdag) er bijwagens werden ingezet, in de zomer soms open bijwagens. Ik heb dat nooit zelf gezien, maar er is geen reden om daaraan te twifelen. Het moet wel een speciaal gezicht geweest zijn! Toen in 1932 de grote lijnen 1 en 2 uitgerust werden met Familleureux-standaardrijtuigen, kwamen op de stadslijnen meer en meer O.B.-rijtuigen tot inzet. In ons vorig nummer hebben wij geschreven dat in 1935, het station Oostende-stad verlaten werd ten voordele van Oostende-Kaai. Dat is juist, al dient hieraan toegevoegd te worden, dat zulks niet geschiedde van vandaag op morgen! Reeds vanaf 1932 kwamen van langsom meer treinen toe (en vertrokken!) in het Kaaistation. De N.M.V.B. legde toen een pendeldienst in tussen beide stations. Dat was zeker het geval in 1933, tijdens de zomermaanden. Meestal was dat een Bogota-rijtuig van de reeks 9623 - 9628, die sedert 1929 in Oostende aangekomen was. Die rijtuigen waren log en traag, en men liet ze liefst opzij staan. Voor die pendeldiensten gebruikte men ze wel bij voorkeur, omdat ze een groot aantal mensen konden vervoeren. Er werd dan gereden van de Brandariskaai, ongeveer waar nu het N.M.V.B.-station is, naar het Van der Sweepplein, langs de brug van de Brugse poort en de Oesterbankstraat. Zo werden de reizigers met pak en zak overgebracht naar de lijnen 1, 2, 3 en 4. Die navettedienst droeg geen enkele aanduiding op het rijtuig.

ONZE KUSTLIJN.

Tijdens de korte rit tussen de twee stations, spande de ontvanger zich in om zoveel mogelijk kaartjes te verkopen om alzo de dienst van de kollega's op de grote lijnen of op de stadslijnen, overtollig werk te besparen. Hij leverde kaartjes af die geldig waren op de aansluitende lijn, tot op het punt waarvoor betaald werd. Het was dus niet nodig om tweemaal te betalen. De pendeldienst vertrok pas als de meerderheid van de reizigers betaald had. Soms riep hij tot de bestuurder niet te vlug te rijden, teneinde zoveel mogelijk mensen te bedienen. Toch weten wij niet:

1 - of er ook mocht meegereden worden tussen de twee stations zonder verdere bestemming;

2 - of de tram vanaf het Van der Sweepplein ook reizigers meenam naar het Kaaistation. Er zijn redenen om aan te nemen dat zulks wél het geval is geweest, maar zonder bevestiging. Als men bijvoorbeeld van het Kaaistation vertrok naar Koksijde, betaalde men niet meer dan wanneer men de tram voor Koksijde nam op het Van der Sweepplein. Omstreeks die tijd zijn ook de rechthoekige koersbordjes op de rijtuigen gekomen, mét of zonder uitspringend lijnnummer. Voordien hadden de meeste lijnen een vierkantig bordje op de voorkant, waarop enkel het lijnnummer voorkwam. Dààrvoor hadden de lijnen 1 en 2 zeker, ronde lijnnummerbordjes, met alleen het lijnnummer er op. De foto's die wij ervan hebben zijn helaas zeer moeilijk af te drukken.

10 MEI 1940 - OORLOG!

Een onvoorstelbare menigte vluchtelingen was in Oostende samengetroeft, in de stille hoop er een plaatsje op de boot naar Engeland te kunnen bemachtigen, een verlangen waarbij slechts weinigen voldoening hebben gekregen. Na de luchtaanval van 15 mei 1940 op de vuurtorenwijk, maar waarbij zeer veel schade was berokkend aan de stad, reden de trams slechts daar waar het mogelijk was. Aan het einde van juli 1940 - het land was toen bezet - was de dienst op de stadslijn beperkt tot twee stukken van het vooroorlogs traject: a) Mariakerke-Frankrijkstr. - Kapellebrug; en b) Elisabethlaan - Kursaal. Toen een tijd later de puinen geruimd waren, kon de normale dienst hervat worden. Toen in 1942 de Atlanticwal gebouwd werd, onderbrak de bezetter weer de verbinding langs de Visserskaai, en werd er weer gereden tussen Mariakerke en het Waterhuis enerzijds, en tussen de Elisabethlaan en de Koningsstraat anderzijds. Uiteindelijk kwam, op 22 april '44 een lijn in dienst, die er al lang had moeten zijn: Elisabethlaan - Klein-Parijs-Alfons Pieterslaan - Kaaistation (Waterhuis).

Lijn 7 was geboren, een oorlogskind, maar een goed. Immers, geboren uit noodzaak, kon nu in de kortst mogelijke tijd van het station naar de Elisabethlaan worden gereden, zonder de nutteloze omweg rond het stadscentrum. Of al van bij het begin af, het lijnnummer 7 was toegekend, weet ik niet, ik ben toen niet aan de kust geweest, en ook de man, die mij bij het opstellen van deze bijdrage flink heeft geholpen, is er toen niet geweest. Het lijnnummer 7 was immers toegekend aan de lijn Koksijde-bad - Koksijde-dorp - Veurne, maar die lijn, wier traject op de luchthaven van Koksijde niet meer mocht bereden worden van de Duitsers, was officieel nog niet afgeschaft. Daar komen wij later op terug. Toen ik de eerste keer na de oorlog in Oostende kwam, in 1948, heb ik een 7 gezien. Die lijn 7 werd een succes, zij beantwoordde overigens aan een behoefte. Het feit dat zij tot haar afschaffing toe behouden is geworden, en dan in buslijn is omgezet, bevestigt dat voldoende. Zij droeg als tram, een rechthoekig koersbord, horizontaal in twee gedeeld, en waarvan het bovenste deel wit was met zwart cijfer en zwarte letters, en het onderste deel rood met witte letters:

7 STATION ELISABETHLAAN

Meestal werden op deze lijn rijtuigen ingezet met een gemoderniseerde kast, al zijn er zeker ook andere in dienst geweest.

NA DE OORLOG.

Oostende, zoals veel andere steden, kwam zwaar gehavend uit de strijd. De stad werd bevrijd op 8 september 1944, vier dagen na Antwerpen, en vijf dagen na Brussel. Voor wie er nog was, was de vreugde algemeen, maar het overgrote deel van de bevolking was door de Duitsers geëvakueerd, en nog lang niet iedereen van hen was bevrijd. De weinige treinen die er reden waren afgeleid naar het oude stadsstation, want het Kaaistation was gans in het militair domein gelegen. Langs de dijk waren tal van huizen gesloopt en door bunkers vervangen. Oostende zou herleven, maar het was er nog doods en onheilspellend, ondanks de intense vreugde van de bevrijde bevolking. Knokke en Zeeuws-Vlaanderen waren nog bezet, en daar stond nog een hevige, lange strijd te wachten. De Duitsers beseften maar al te goed het strategisch belang van de haven van Antwerpen in de oorlogsvoering, die ze nagenoeg zonder slag of stoot hadden prijsgegeven. De toegang tot de haven zouden ze echter lang, bitter, en tot de laatste man verdedigen, en dat hebben ze dan ook gedaan....

ONZE KUSTLIJN.

In Oostende was er alleen tramverkeer mogelijk tussen de Elisabethlaan, Klein-Parijs, Alfons Pieterslaan tot aan het kruispunt met de H.Serruyslaan, ter hoogte van het huidige Gerechtshof, dat dadelijk bij de afwerking in 1940 in dienst genomen werd als stadhuis. Dat gebeurde uit noodzaak, omdat het oude stadhuis op de Grote Markt, officieel: Wapenpl. door brand verwoest geworden was. De trams uit Knokke reden langs de dorpenlijn, en namen hun eindpunt t.h.v. de elektriciteitscentrale van Slijkens, en sedert midden december 1944, namen de trams van lijn 2 hun eindpunt op het Van der Sweepplein, waar ze toekwamen en vertrokken via de Sint-Jansbrug. Er waren geen diensten op de lijnen 3, 4 en 8, en slechts gedeeltelijk verkeer op de lijnen 5, 6 en 7. Ondanks dit alles: de tram was op post, zoals al de tijd vroeger!

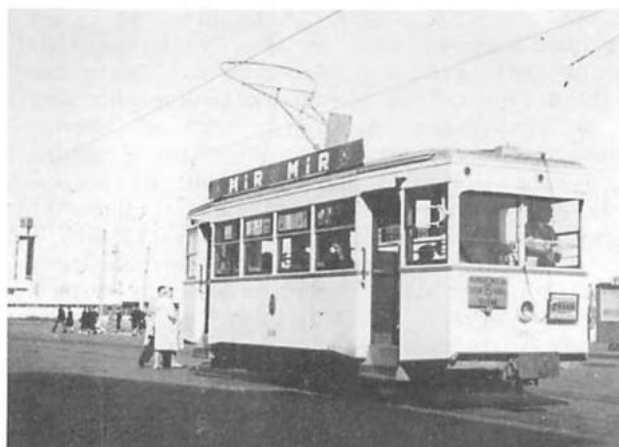
Met ingang van 21 juli 1945 kwam er echter verbetering, toen de lijnen 5, 6 en 7 weer tot het Waterhuis konden rijden. Meer verbetering trad op toen einde 1945 weer bovenleiding kon gespannen worden tussen Kl. Parijs en de Schouwburg, en de trams van de lijnen 5 en 6 dat stukje weer konden inpalmen. Ten slotte werd de stadsring hersteld op 15 april 1946. De bekroning volgde in juni 1946, toen het stuk tussen het Waterhuis en het Marie-Joséplein, langs de Jozef-II straat kon hersteld worden. Oostende was weer zichzelf, en herstelde langzaam maar zeker van de opgelopen verwondingen. Ook aan plannen tot modernisering en uitbreiding van het net ontbrak het geenszins, en mogelijkheden waren er ook. Wat er ook was, was kortzichtigheid, eigenbelang en politiek geflikflooi. Van alle mooie plannen werd slechts een klein stukje waargemaakt, nl. de verlenging van lijn 6, van de Elisabethlaan tot de Steense dijk.

Dat was slechts een kleine, doch zinvolle verlenging, die slechts een geringe investering vereiste. Lijn 6 zou de verlenging gaan bedienen. Op de koersborden werd de benaming "Elisabethlaan" vervangen door STENE, wat eigenlijk niet juist was, want van Stene bleef de 6 nog een heel eind verwijderd. De verlenging kwam in dienst op Nieuwjaar 1949. Nauwelijks een jaar later al, begon de gedachte van de opheffing van de stadslijnen al vorm te krijgen! Begin 1955 kwamen de eerste stadsbussen in Oostende aan, en m.i.v. 1 april 1955 namen de bussen de plaats in van de trams op de lijnen 5, 6 en 7.

Zoals wij al zagen, volgden de andere stadslijnen op vrij korte termijn, zodat alleen de grote lijnen 1 en 2 overbleven. Het opbreken van sporen en het verwijderen van de bovenleidingen zou zich uitstrekken tot in het voorjaar van 1982. Hiermede ging een traditie van bijna een eeuw teloor!



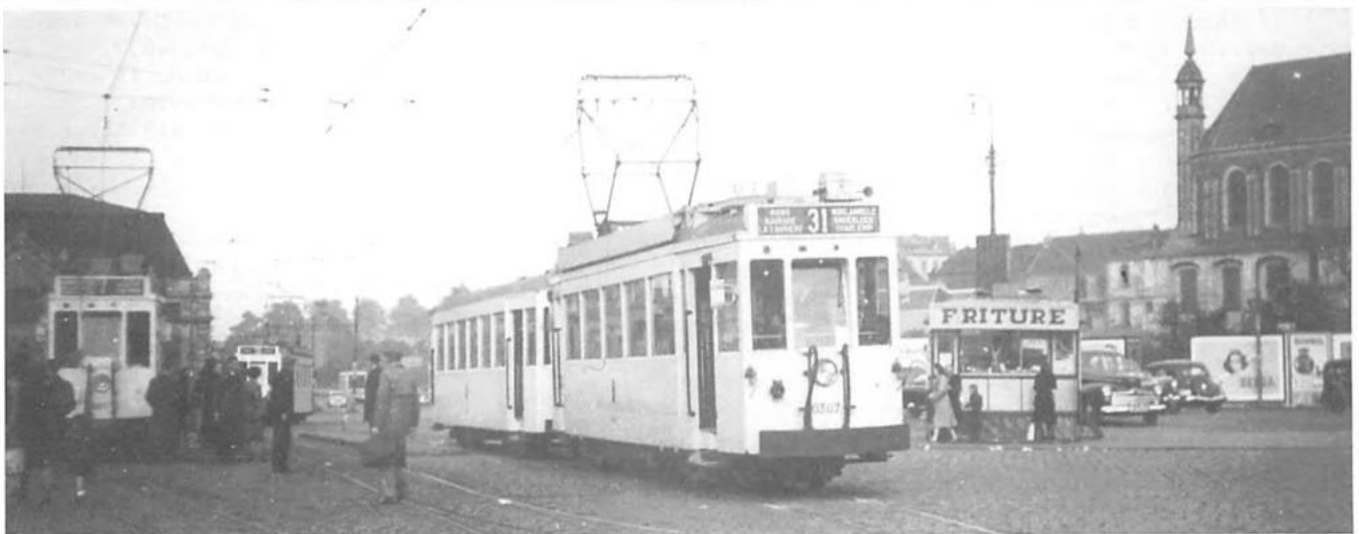
Oostende - Klein Parijs, september 1929. Emr. 9627, lijn 5, pas in Oostende aangekomen, in dienst op lijn 5. Foto: Merton Atkins. Archieven: Eigen Baan - Antwerpen-Borgerht



Oostende-Kaai, Landhoofd Vissersdam. Emr. 9096, lijn 5, klaar voor vertrek: 13 sept. 1953. Foto: V. Witsen. Arch. Eigen Baan.

Onder: Mw. 9483, lijn 6, aan "Het Paard" in Oostende, op weg naar het station. Nelskaart uitgegeven door het hotel Picadilly. Arch. Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout. Zomer '46





Boven: Cees Van Gosen zorgde voor deze foto, die ons de 9482 toont op lijn 7, op de Vindictivelaan, op weg naar de Elisabethlaan. Arch.Eigen Baan-Antwerpen.

Midden: Bergen-station, 21 okt.1950.Foto J. Bazin. Emr. 10307 met bw. op lijn 31 en 10227 op lijn 7, toen Bergen nog een tramstad was... Arch.Eigen Baan.Antw.

Onder: Morlanwelz, 24 juli 1956.Foto: Hans Kaper. BLC 10382.30 + 19471 op de Markt te Morlanwelz, op weg naar Anderlues. Archieven Eigen Baan-Antwerpen. Beide onderste foto's: zie uitleg blz.59 en verder.

ONZE KUSTLIJN.

LIJN 8 VAN OOSTENDE.

Over lijn 8 van Oostende kunnen wij eigenlijk niet veel meer vertellen wat nog niet gezegd is. Zoals wij bij lijn 3 reeds gezien hebben, werd de lijn naar de Vismijn in dienst genomen op 21 december 1936. Er werd toen gereden zonder lijnnummer, maar met een rechthoekig, wit bordje, waarop in zwarte letters stond: **VISCHMIJN - MINQUE**.

De lijn van Veurne naar De Panne - die niets te maken had met de 8 van Oostende! - was al in dienst met elektrische trekkraft, sedert 1 augustus 1929, en kreeg in 1930, het nummer 8 toegekend.

Deze lijn 8, wij herhalen het, had in het geheel niets te maken met de 8 van Oostende, en ze hebben ook nooit samen bestaan. Haar traject liep van Veurne naar De Panne, en was identiek aan dat van de latere 20, waar we elders op terugkomen. Deze lijn zal als lijn 8 blijven bestaan tot in 1948.

Immers, op 17 jan. 1947 werd een voorlopige lijn naar de Vismijn in dienst gesteld, die zeer waarschijnlijk heeft gereden als lijn 3 doorstrept, zoals ze vóór de vijandelikheden ook heette. In ieder geval heette ze in 1948 lijn 8, en in navolging van lijn 3, waaruit ze ontstaan is, werd de lijnkleur wit met zwarte letters. maar het lijnnummerveld was geel met een zwarte 8 er in, terwijl lijn 3 een geel schild voerde met zwarte tekst, en een wit lijnnummerveld met een zwarte 3 er in.

Na de aftakking van lijn 3, was lijn 8 slechts 300m. lang, maar zoals gezegd, was dit slechts een voorlopige toestand. Toen begin februari 1952 de nieuwe, naoorlogse vismijn werd ingehuldigd, was de tijd rijp om de lijn daar naartoe te verlengen. Het stadsbestuur van Oostende ondernam de nodige stappen om een tram- of buslijn naar de nieuwe vismijn te krijgen. De N.M.V.B. zette, om financiële redenen, een tramlijn op de tekenplank, die er trouwens al lag tussen het station en de Voorhavenbrug, in gemeenschap met de lijnen 1 en 4. De nieuwe lijn zou nu aan de overkant van de Rederijkaai komen, die overigens sedert korte tijd, nu Hendrik Baelskaai genoemd was. Het spoor liep dood voor de vismijn, zonder overloopwissel!

De lijn, die door de Duitsers vrijwel geheel was opgebroken, werd dus herlegd, aan de andere straatzijde dan vroeger, en werd in dienst genomen op 27 oktober 1952. Ze heette nu evenwel lijn 8, terwijl de lijn Veurne-De Panne, toen al lijn 20 heette. Toen, op 30 juni 1954, het tramstation

aan de Brandariskaai ingebruik genomen werd, kwam het oude eindpunt aan het Waterhuis te vervallen, en werd lijn 8 afgeleid langs de St-Jansbrug, die ondertussen ook al verdwenen was, en de Hendrik Serruyslaan, naar het Marie-Joséplein. Hier werd eindpunt genomen op het overlooptraject. Het is mij niet bekend of lijn 8 ooit eindpunt genomen heeft via de lus van de IJzerstraat. Dat nieuwe eindpunt voor lijn 8, was voor de lijnen 3 en 4 slechts het oude eindpunt van vroeger, en deze twee lijnen hebben er eveneens gebruik van gemaakt tot bij hun vervanging door buslijnen 3 en 4, op 3 juni 1956. Op dat ogenblik bleef alleen lijn 8 nog over in de stadsdienst! Echter ook niet meer voor lange tijd, en zo gebeurde het dat rijtuig 9474 de laatste stadsrit, en tevens de laatste rit op lijn 8 reed, op 30 juni 1958. Op 1 juli 1958 was lijn 8 een buslijn, die ondertussen echter opgeslorpt is door buslijn 3, die een ommetje maakt langs de Vismijn, en dan verder rijdt naar het Krijgssziekenhuis. Tot zover het relaas van de "stadstrams" van Oostende. Op de lijnen, eigen aan de Oost- en Westkust, komen wij later terug. Terloops halen wij graag even aan, dat de op dit ogenblik bestaande buslijnen in Oostende zijn: 3, 4, 5, 6, 7, 9, en 14. Bestaan hebben nog de buslijnen 8, 15 en 27, maar die zijn ondertussen opgeheven. In onze volgende bijdrage keren wij terug naar lijn 2.

In 1955 legde de heer Forbes emr. 9234 vast op foto aan het eindpunt Vismijn van lijn 8. De ontvanger zwaait met veel zwier zijn beugel... Nog net bemerkte U op de foto de beide stoppen op het einde van de sporen! Archiveren Eigen Baan - Antwerpen-Borgerhout.



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 .

BUURTSPORWEGEN - HENEGOUWEN.

Wij brengen U thans een aantal berichten, niet meer heet van de naald, maar die niettemin voor een aantal mensen onder ons, onbekend waren, en omwille van de gebeurtenissen, toch vermeld dienen te worden.

De lus tegenover het station Charleroi - Zuid is op 8 april 1986 buiten dienst gesteld. Toch moest nog ruim een week gewacht worden, voordat de uitwijkspooren volgens plan in dienst genomen konden worden. De trams blijven aankomen op het spoor 1, vanwaar zij in principe ook terug kunnen vertrekken. Normaal echter, wanneer er op tijd gereden wordt, gaat het rijtuig op een uitwijkspoor zijn vertrek uur afwachten. Dan neemt het reizigers op, die wachten op spoor 2, en vertrekt. Aan de westzijde van het plein, zijn eveneens twee wijkspooren aangelegd, waarop in principe wachtwagens worden opgesteld, wat wel eens nodig kan zijn als gevolg van het verdwijnen van de stelplaats Charleroi-Zuid.

De zes uitwijkspooren van het nieuwe emplacement worden beveiligd door seinen, die bediend worden door een verkeersregelaar, gehuisvest in een toren, die het ganse verkeersplein overziet. Hier wordt overigens, in een latere periode de centrale dispatching voorzien. Op 14 april 1986 reed tevens de laatste tram 41 van Roux-Plomcot naar Charleroi. De volgende dag reed de 41 nog slechts tot Jumet-Gohyssart. Vandaar werd het verlaten lijns gedeelte uitgebaat door een autobus, eveneens 41 genaamd. De hierboven genoemde stelplaats van Charleroi-Zuid, werd buiten dienst gesteld op 1 juni 1986, en het daar gestalde materieel werd, ondanks de op dat ogenblik heersende staking, overgebracht naar stp. Jumet. De sporen tussen het station Charleroi-West en de verlaten stelplaats, (rue du Grand Central) werden opgebroken vanaf 2 juni 1986, na 99 jaar goede, en intensieve diensten.

De enige dienst waarop nog met bijwagens gereden werd, was op 9 sept. 1985 teruggekomen, na tijdens de vakantie te zijn gestaakt. Tijdens de morgenspits werd één heen en terugrit gereden tussen La Louvière en Anderlues. Bijwagens 9316 werd toen

elke dag gesleept door motorrijtuig 9067. Als gevolg van het overbrengen van alle rijtuigen type SJ, kwamen ze geregeld in dienst op lijn 31, en soms ook wel eens op lijn 88.

Ondanks het dubbelspoor dat er ligt op lijn 41, is het nodig gebleken het verkeer van gelede rijtuigen (B.N.) te regelen met seinen, omdat op drie korte lijnsectie's de rijtuigen elkaar niet mogen - niet kunnen - kruisen. Dat zijn, in de rue Paul Barré tussen Damprémy-Place en Damprémy, rue de Marchienne: tussen Damprémy (Haut du Village) en Lodelinsart (Ravin); en tussen Jumet (rue de Marchienne) en de Place de Gohyssart.

De berichten die nu volgen zijn van recentere aard. De eindsectie van de uitloper naar Fontaine l'Évêque van de lichte metro van Charleroi, is in dienst genomen op 30 augustus, en officieel ingehuldigd op 1 september 1986. De bijgekomen lengte bedraagt 1700 meter, en omvat de stations Fontaine (ondergronds) en Pétria, in openlucht. Het indienstnemen van de nieuwe toestand, houdt in dat de vroegere, nl. de voorlopige sporen in Fontaine (gebouwd in 1982), en die in de rue de Leernes en de rue Candie, wordt opgeheven.

Veel geruchten en nog meer wilde geruchten hebben de ronde gedaan omtrent het staken van de tramdiensten op de lijnen 30, 31 en 63. Uiteindelijk reed de laatste 63 op 31 oktober 1986. Dat werd een definitief afscheid, want de 63 moest verdwijnen om de bouw van een autosnelweg (grote ring van Charleroi) toe te laten. De lijnen 30 en 31 reden officieel slechts een voorlopige laatste rit, want na aanpassing van bovenleiding en sporen, zouden zij terugkeren als een feniks die uit zijn as verrijst. Afwachten lijkt ondertussen wel de boodschap te zijn; de toekomst zal het ons leren, en zolang wij de spoorwerkers niet in actie zien, zal de twijfel ons blijven voeden. De laatste 63 werd gereden door S.9079. De S.9068 reed de laatste 30, die eveneens als laatste 31 de terugrit zou aanvangen. Deze lijn echter

Afscheid van de laatste 63, 30 en 31...

was versterkt door de S.9131, waar muzikanten hun hartje konden ophalen, en waarin muziek de treurige gebeurtenis wat moest onderlijnen. Dat is misschien wel wat veel gezegd, want naargelang het uur vorderde, en de aangedane herbergen talrijker werden, gingen de muzikale uitspattingen steeds valser klinken. Met ongeveer 200 minuten vertraging werd stp. La Louvière bereikt. De "viering" was wéér eens geslaagd...

De te vernieuwen lijns gedeelten zijn: Anderlues monument - Mariemont en Trazegnies (Sentier-Madame) - Maurage, van de Centrumlijnen, en waardoor ook lijn 80 noodzakelijkerwijze wordt ingekort tot Trazegnies, om verder, voorlopig door bussen te worden vervangen. Definitief gesloten is lijn 63, door het wegvallen van het traject Courcelles-Trieux - Fontaine l'Eveque. Vaarwel 63. Dag 30 en 31. Tot wij ons terugzien, ... in betere tijden.

MATERIEEL.

Het oerdegelijke standaardmaterieel uit de dertiger jaren, behoort al lang niet meer tot dat soort dingen die je dagelijks ontmoet. De in de jaren vijftig verbouwde rijtuigen tot het alomgekende type S, behoren allengs tot de geschiedenis. Op de Henegouwse lijnen kwam men ze nog wel tegen, maar ook dat is nu verleden tijd. Inderdaad, sedert 1 november 1986 worden ze niet meer ingezet, mede als gevolg van het ter beschikking komen door het verbussen van de hogergenoemde lijnen. Hun beste tijd ligt al wat achter ons, en de laatste weken waren er slechts een dozijn nog rijvaardig, en wel: S-9031; 9040 - 9057 - 9063 - 9064 - 9068 - 9069 - 9071 - 9075 - 9079 en 9096. Over de toekomst van deze rijtuigen is nog niets beslist, maar alles wijst erop, dat een aantal ervan zal aangepast worden voor wegen en werken, en de rest zal wellicht gesloopt worden. Feit is, dat de 9063, 9069 en 9097 begin november naar Trazegnies zijn overgebracht, waar een indrukwekkende hoeveelheid materieel op de slopershamer staat te wachten. De S-9040 stond in Anderlues, de anderen in La Louvière. Zestien rijtuigen van het type S-metro, waren nog rijvaardig op 31 oktober 1986, te weten: 9120, 9123, 9128, 9131, 9133, 9137, 9138, 9142, 9144, 9146, 9148, 9149, 9153, 9158, 9159, 9160. Een aantal ervan: 9128, 9142, 9144, 9149, 9153 en 9160, was nog niet voorzien van nieuwe films, waaruit hun nakende buitendienststelling moge blijken.

Van het type SJ zijn tien rijtuigen in dienst: 9171, 9172, 9174, 9175, 9176, 9178, 9180, 9182, 9183 en 9184; ze hebben allemaal nieuwe films. Twee rijtuigen zijn tijdelijk buiten dienst in Jumet: 9173 en 9177.

Twee rijtuigen zijn in herstelling in Jumet, nl. 9170 en 9179, terwijl eveneens in Jumet, twee rijtuigen worden omgebouwd tot type SJ, nl. 9181, ex. 9121, en 9185, ex. 9126. De rijtuigen type S-metro 9130 en 9147, die voorzien waren voor ombouw tot SJ, zijn gesloopt.

UITBATING.

Lijnen 30, 31 en 88.

Sedert 1.11.86 is de uitbating van deze lijnen, voorlopig?, per bus verzekerd. De basisdiensten zijn onveranderd: alle weekdays een 30 om het halfuur, en een uurdienst als lijn 31, tijdens het weekeinde en tijdens de schoolvakantie. De lijnnummers van de deellijnen heeft een aanpassing ondergaan: lijn 88 is een deellijn van lijn 80 geworden, terwijl nieuwe lijnnummers ontstaan zijn. Lijn 40: Anderlues - Morlanwelz en lijn 42: La Louvière - Morlanwelz. Lijn 44: Anderlues - La Louvière. De lijnen 30 en 31 komen voor op de nieuwe tramfilms. De laatste bijwagendienst van België, is na de vakantie niet meer teruggekomen. In juni heeft aldus de laatste dienst gereden.

Lijnen: 55-57-58-59-61-62-63-80-81-82 en 87. Als gevolg van de verbussingen van 1 nov. 1986, is tramlijn 63 vervangen door een nieuwe tramlijn 59: Charleroi-Sud - Gosselies-Courcelles - Trazegnies (Sentier Madame), en een buslijn 63: Courcelles-Trieux - Fontaine, rue de Leernes, terwijl tramlijn 80 eveneens begrensd werd tot het traject Charleroi-Zuid - Trazegnies. Lijnen 59 en 80 hebben dus een identiek traject, maar de 80 geeft in Trazegnies aansluiting op de bus naar Maurage. Daar bleef het niet bij! Er bestaat ook een bus 81, gelijk aan bus 80, maar begrensd tot Braquegnies tijdens weekeinden en schoolvakanties. Dat was vroeger al zo, (sedert 1978!) maar geen enkele film gaf die aanduiding! Bovendien is er ook nog een 82, zijnde een 80, maar slechts tot stp. La Louvière, 's avonds. Praktisch gezien, geven deze vier lijnen slechts één en dezelfde lijn aan.

Bij de deellijnen 57 en 62 noteren wij het verschijnen van lijn 55, een schoolversterking van Courcelles naar Gosselies, en eveneens de lijnen 61 en 58, in gebruik voor ritten tot Jumet stp. beperkt, komende van Charleroi enerzijds, en van Gosselies en verder, anderzijds.

De films 80, 81 en 82, zowel voor de tramlijn als voor de buslijn, duiden het ganse traject aan. Dat laat de NMVB toe haar aansluitingspunten naar behoefte te verplaatsen, verder dan Trazegnies, en naargelang de werken vorderen.

... EN KENNISMAKING MET DE NIEUWE LIJNEN.

De verbinding Courcelles - Trazegnies, kent vanaf nu een frekwentie waarvan het aanbod, de vraag ruim overtreft: zes ritten per uur! En dan nog tijdens de daluren. Twee trams van lijn 59, twee trams van lijn 80, en twee bussen van de lijn 43/83! Dit alles wel tijdens de werkdagen.

Op het traject Trazegnies - Maurage worden de basisdiensten verzekerd door de buslijnen 80, 81, 82. De schooldienst 87 bleef behouden, terwijl een gamma van deellijnen ontstond, ten einde de bestemmingen zo nauwkeurig mogelijk aan te geven. De 88: Trazegnies - Maurage; 181: Chapelle - Bracquegnies; 182: Chapelle - La Louvière; 187: Maurage - La Louvière, en 188: Trazegnies - Bracquegnies.

De vernieuwingswerken aan de sporen, uitgevoerd op het vak Damprémy (Sacré Madame) - Lodelin-sart (Bon Air) van de as Charleroi - Gosselies zijn beëindigd. Tussen 14 en 31 oktober 1986, van maandag tot vrijdag tussen 9 en 15u. waren de spoordiensten geschorst tussen Gosselies-Calvaire en Charleroi-Sud wegens vernieuwing van de sporen in de rue Léopold te Gosselies. Een pendelbus 63/80 was ingelegd in aansluiting met de trams van de overeenstemmende lijnen in Gosselies Grand Conty.

LIJNEN 89 - 90 - 93.

Van 18 tot 29 augustus waren de tramdiensten van lijn 90 geschorst tussen Binche en La Louvière, wegens spoorwerken te Péronnes. De tramdiensten waren eveneens geschorst tussen de stations Leernes en Anderlues om spooraansluitingen met de tunnellijnen te verzekeren. Gedurende deze drie dagen kreeg de reiziger waar voor zijn geld: tramdiensten op lijn 89/90 tussen Charleroi - Leernes; daar overstappen op de pendelbus naar Anderlues. Deze pendelbus vertrok al aan het station Morgnies, en bediende het station Leernes niet. In Anderlues moesten reizigers voor verder op lijn 90 dan weer overstappen op de tram naar Binche, en wie nog verder ging moest hier dan weer overstappen op de bus naar La Louvière.

Vanaf 30 augustus werd de tramdienst integraal hersteld. De indienstname van de stations Fontaine en Pétria heeft een aanzienlijke tijds winst met zich gebracht, (4') en heeft een gunstige weerslag op de regelmatigheid van de dienst. Voor de officiële inhuldigingsplechtigheid op 1 sept. 1986, reden gekoppeld: 6104-6121 en 6108-6111. De heenrit gebeurde langs het oude traject over het kruispunt rue de Leernes - rue Candy, maar de terugrit verliep door de tunnel.

Hiernaast vindt U een afbeelding van de nieuw in gebruik zijnde tramfilmen. Kleuren: R=rood; W=wit; G=geel; Gr=groen; B=bruin; W/R = wit op rood; R/W=rood op wit; Bl=blauw; Z=zwart O=oranje.

D E P O T			
W/R			
S P E C I A L			
R/W			
BRACQUEGNIES LA LOUVIERE IC R	3 0	MORLANWELZ ANDERLUES R	
ANDERLUES MORLANWELZ R	3 1	LA LOUVIERE MAURAGE R	
CHARLEROI G	4 1	GOHYSSART G	
COURCELLES R	5 5	GOSSELIES R	
CHARLEROI JUMET Gr	5 7	GOSSELIES COURCELLES Gr	
TRAZEGNIES COURCELLES G	5 8	GOSSELIES JUMET G	
CHARLEROI GOSSELIES B	5 9	COURCELLES TRAZEGNIES B	
CHARLEROI G	6 1	JUMET G	
CHARLEROI R	6 2	GOSSELIES R	
CHARLEROI GOSSELIES Bl	8 0	LA LOUVIERE MAURAGE Bl	
CHARLEROI GOSSELIES Z	8 1	LA LOUVIERE BRACQUEGNIES Z	
CHARLEROI GOSSELIES O	8 2	CHAPELLE LA LOUVIERE O	
CHAPELLE LA LOUVIERE G	8 7	BRACQUEGNIES MAURAGE G	
CHARLEROI Gr	8 9	ANDERLUES Gr	
CHARLEROI ANDERLUES Bl	9 0	BINCHE LA LOUVIERE Bl	
E C O L A G E			
R/W			

LIJN 63

10 nov.1952: De recente ingebruikname van het baanvak Courcelles-Trieux - Souvret-Forrière maakt het mogelijk een rechtstreekse verbinding in het leven te roepen tussen Charleroi-Zuid en Fontaine l'Evêque via Gosselies. De lijn wordt uitgebaat met PCC-rijtuigen, en er wordt een uurdienst onderhouden, waardoor er een halfuurdienst ontstaat in samenhang met de lijn 61/41, tussen Charleroi - Zuid en Souvret-Forrière. Lijn 61/41 zal echter in 1953 61/64 worden. De verbinding tussen Souvret-Forrière en Trazegnies wordt dan onderhouden door de lijnen 41 en 79. Die 79 zal in de loop der volgende jaren eveneens gaan rijden als lijn 77, en/of 78.

In de zomer van 1960 worden de PCC-rijtuigen aan de dienst onttrokken, en worden gaandeweg vervangen door rijtuigen type S. Af en toe ziet men ze een bijwagen slepen, maar dat is geen algemene regel.

Op 28 mei 1961 worden de lijnen van Gosselies, in Charleroi gekoppeld aan de lijnen naar Marcinelle - Point du Jour. Lijn 63 rijdt dan als dusdanig vanaf Marcinelle, Point du Jour, via Charleroi-Zuid en Gosselies, over Roux, Courcelles, Souvret en Forchies la Marche naar Fontaine l'Evêque. De terugrit geschiedt als lijn 59.

Met ingang van 2 jan.1966 worden de lijnen 59/63 beperkt tot Fontaine l'Evêque-Charleroi-Sud, en wordt de verbinding tussen Charleroi-Zuid en Point du Jour weer gereden door lijn 53. Nochtans, op de weekenden blijven de lijnen 59/63 gekoppeld aan lijn 53, en bij aankomst aan Charleroi-Zuid, gaat de 59 dan 53 filmen, terwijl in de terugrit, vanaf Point du Jour, meteen lijn 63 wordt voorgedraaid. Die toestand blijft dan gehandhaafd, tot met ingang van 4 nov.1974, er geen lijn 59 meer op de nieuwe films staat, omdat die sedert 1966 eigenlijk van geen nut meer was. Lijn 63 rijdt dan in beide richtingen als lijn 63! Met ingang van 1 feb.1978, en als gevolg van het verdwijnen van de lijnen 61/64 en 79, gaat lijn 63 een halfuurdienst rijden, tijdens de daluren zelfs een kwartierdienst, vanaf 1 jan.1979. Dat duurt tot 29 februari 1980.

Van 4 mei tot 11 november 1981, wordt lijn 63 ingekort tot Souvret (Cité du Stocky), om toe te laten een eigen bedding(!) te bouwen in Forchies la Marche. Het bestaan van lijn 63 als tram eindigt op 31 okt.1986. Hier wordt zeer zeker weer een speciaal hoofdstuk afgesloten in de geschiedenis van de N.M.V.B. in Henegouwen, doordat wéér eens een verbinding wegvalt in het spoornet, dat eens als een voorbeeld kon gelden!



Bovenstaande foto van een onbekend auteur, toont ons PCC 10411 op lijn 63, gekiekt op de Chée de Bruxelles in Jumet, omstreeks 1955. Arch.Eigen Baan-Antwerpen.

DE LIJNEN MAURAGE-TRAZEGNIES,
en
MAURAGE - ANDERLUES.

Het sluiten van de lijnen (30 en 31) Maurage-Bracquignies-Morlanwelz-Anderlues, waarvan wij hopen dat ze slechts tijdelijk zullen zijn, zet ons ertoe aan U even een overzicht te brengen van de wordingsgeschiedenis ervan. Dat nà 95 jaar buurtspoorweglijnen tussen Morlanwelz en Houdeng. Het begon inderdaad op 20 oktober 1891, toen geleidelijk de stoomtram-as Morlanwelz-Place - Houdeng-Aimeries-Place via Baume tot stand kwam. Deze as liep in oost-westelijke richting. De noord-zuid as was die van Manage naar Haine-St-Pierre station. Beide assen hadden een gemeenschappelijk stuk tussen Jolimont-vertakking en Haine St Pierre (Pont Brogniez). Op 11 juni 1895 was de oost-west as verlengd tot het station van Bracquignies, waar gedurende ruim 40 jaar het eindpunt van de lijn zou gevestigd zijn. Gelet op het succes van het net, werd beslist tot elektrificatie over te gaan, en de nieuwe uitbatingsvorm nam een aanvang op 7 december 1898, op de genoemde lijnen, méér dan drie jaar vòòr Charleroi.

De uitbreiding zette zich dan voort naar het oosten, in de richting van Anderlues, en de tram bereikte Carnières op 26 mei 1900, maar Anderlues zal slechts bereikt worden tijdens het volgende decennium, en wel op 1 mei 1910 als Anderlues-station bereikt wordt. Anderlues-Jonction volgt op 10.5.1911. Ook gaat men verder naar Trazegnies. Chapelle St Germain wordt bereikt op 28 juni 1903, dank zij een uitloper die het bestaande net

BUURTSPORWEGEN - MENEGOUVEN.

verlaat te Mariemont-station, en die verlengd wordt tot Trazegnies-station op 8 aug.1908. In 1910 zal deze lijn verlengd worden van Trazegnies-station naar Souvret, Forchies, Fontaine l'Evêque en Anderlues. Een eigenaardigheid in de geschiedenis wil, dat de drie lijnen die stilgelegd werden op 31.10.'86 een gemeenschappelijk begin hebben gekend! Aan de vooravond van de eerste wereldoorlog waren de diensten op de volgende manier uitgebaat: een as Bracquegnies - Morlanwelz op basis van een kwartierdienst via Baume; een bijna kringlijn die men "Boucle du Centre II" noemde, en die tweemaal per uur de verbinding tot stand bracht tussen Mariemont en Morlanwelz via Trazegnies en Fontaine; en een lijn Manage-Haine St Pierre-station, samengevoegd met de lijn die Haine St Pierre (station) met La Louvière (Drapeau-Blanc) verbond, op 30 maart 1907 meteen elektrisch uitgebaat, en die vervolgens verlengd werd naar La Croyère en Familleureux.

Nieuwe wijzigingen doen zich voor in de jaren dertig. Het ontstaan van lijn 78: Charleroi-Binche heeft de beperking van de "Boucle Centre II" tot Mariemont-Fontaine tot gevolg, die nu gaat rijden onder het lijnnummer 9.

Eén dienst op twee van lijn 1, die Morlanwelz met Bracquegnies verbindt, wordt verlengd tot Anderlues-monument. Op 1 juli 1933, wordt lijn 9 vernummerd in 11, en verlengd van Mariemont naar Bracquegnies, en vervallen de deeldiensten Bracquegnies - Morlanwelz. In oktober 1935 ten slotte, wordt lijn 11 op haar beurt opgeslorpt door lijn 80, die Charleroi met Bracquegnies verbindt, via Marchienne, Courcelles en Trazegnies.

Naar het westen toe kwam er beweging in de zaak, en Maurage werd bereikt op 12 aug.'33 door de elektrische tram uit Bergen, via Havré en Boussoit. Op 1 juli 1934 wordt deze lijn verlengd van Maurage-Place tot Maurage, Chaussée du Roeulx, en op 1 aug. 1936 wordt de verbinding verwezenlijkt in Bracquegnies met de lijnen uit La Louvière. Meteen wordt lijn 1 vervangen door lijn 30: Anderlues (monument) - Morlanwelz - La Louvière-Maurage, en lijn 31 langs dezelfde reisweg, maar verlengd tot Bergen. De diensten rijden om het uur, zodat er tussen Anderlues en Maurage een halfuurdienst tot stand komt. Op 10 juni 1940, als gevolg van het ontbreken van de diensten op het groot spoor (lijn door de bezetter opgeëist) en de daardoor ontstane toevloed op de NMVB-lijnen, worden de lijnen 30 en 31 naar Charleroi-Eden verlengd, via Anderlues-Jonction. Na de oorlog wordt lijn 31 meteen ingekort tot Anderlues-Jonction, waar aansluiting bestaat met de van dan af verlengde lijn 92 naar Charleroi.

De dienst wordt dan afwisselend gereden als 30: Maurage - Charleroi en 31: Bergen-Anderlues-Jonction, en die daar aansluiting geeft op lijn 92: Thuin-Anderlues-Charleroi. Aan het einde van de veertiger jaren ontstaat de film 31 doorstreept, die in feite een verlengde 30 is naar Bergen, om de frekwentie te verhogen tussen Maurage en Bergen.

Op 1 oktober 1952 komt er een herschikking van de diensten. Lijn 30 wordt Anderlues-Jonction - Bracquegnies, en lijn 31 wordt: Charleroi-Eden - Anderlues-Jonction-Bracquegnies. Lijn 80 wordt verlengd naar Maurage-Place, en een nieuwe lijn doet haar intrede: 82 - Charleroi-Eden - Bergen via Marchienne, Roux-Plomcot - Trazegnies - La Louvière en Maurage. Deze lijn, 53 km, is de langste van het NMVB-net, maar zal helaas geen tien jaar bestaan. Op 20 augustus 1962 zal het stuk Bergen-Maurage door autobuslijn 17 worden vervangen, maar toch zal het lijnnummer 82 blijven bestaan tot de filmverandering van 1974. De 82 rijdt dan identiek als de 80, maar de 82 geeft in Maurage aansluiting op de bus naar Bergen, de 80 niet. Ondertussen was vanaf 23 mei 1954 de rit van de 30/31 in La Louvière verlegd via het station van Haine St Pierre. Te vermelden is dat tijdens de weekeinden en in de vakantieperiode de 30 zijn oorspronkelijk traject hernam, terwijl de 80 het station Haine St Pierre bediende van 1976 tot 1978.

De veranderingen van 22 mei 1977 betekenen het einde van de 31 tussen Charleroi en Bracquegnies; Lijn 80 begrenzen tot Trazegnies was eveneens voorzien, maar vond geen doorgang. Tijdens de daluren in de week, reden de 30 en 80 slechts éénmaal per uur. Een pendeldienst zonder aanduiding versterkte de dienst tussen Mariemont en Houdeng, terwijl een bus 82 de versterking verzekerde tussen Charleroi en Trazegnies, om het halfuur. Op 1 feb.1978 kwam er weer een herschikking: Lijn 80 hernam zijn basisdienst om de 30 min.; lijn 30 werd versterkt door een lijn 83 (tram) in de daluren tussen Mariemont en Bracquegnies. Tijdens de weekeinden en tijdens de schoolvakantie werd de 80 opgehouden in Bracquegnies, zonder aanduiding(!), terwijl lijn 30 verlengd werd naar Maurage, door een 31! Wat lijn 80 dan nog te wachten stond tussen 1980 en 1984, wat betreft haar traject ten oosten van Trazegnies, wisten we toen nog niet, dat is een geschiedenis apart.

Met dank aan de G.T.F. en TRANS-FER, voor de geheugen-opfrissing en mededeling.(Red.)



MIVA-BUS TYPE 1000

Jonckheere TransCity 0 305 J

M.I.V.A. stelt voor... de nieuwe stadsbus JONCKHEERE TRANSCITY 0 305 J!

Het ontwerp van de bus combineert de degelijkheid en de betrouwbaarheid van Mercedes-Benz, die instaat voor de aandrijving en vering, met de aero-dynamica, gewichtsbesparing en corrosievastheid die Jonckheere levert.

Jonckheere bouwt de nieuwe bussen volledig in eigen huis: de door Mercedes-Benz toegeleverde componenten worden in Roeselare in een zelfdragende structuur gemonteerd.

De motor is een liggende dieselmotor van 147 kW, met 6 cilinders in lijn. De versnellingsbak schakelt automatisch over 3 gangen en heeft een ingebouwde hydraulische vertrager. Ook de assen worden door Mercedes-Benz geleverd in een optimale afstelling voor rijgedrag en brandstofbesparing.

Het rijcomfort kreeg extra aandacht. In de bus vindt de reiziger een volledig vlakke vloer over gans de lengte, zonder verdere treden. De bus is uitgerust met dubbele beglazing en plintverwarming. Deze plintverwarming verdeelt de warmte door convectoren en niet meer door geblazen lucht zoals de klassieke systemen. Dit systeem is niet alleen comfortabeler, het is ook onderhoudsvriendelijker door het ontbreken van bewegende delen.

Nieuw is ook de bediening van de deuren door de reiziger zelf: zowel binnen als buiten de bus. De deurbediening is voorzien van moderne veiligheden, zoals gevoelige boorden en opstaptreden, en laat de bestuurder toch nog toe misbruik door de passagiers te vermijden. Sturing en controle van het geheel der deuren en van een aantal nevenfuncties gebeuren door een speciaal ontworpen microprocessor.

De grootste vooruitgang kan echter geboekt worden door een nieuw diagnosesysteem voor preventief onderhoud: ingebouwde sensoren en meetpunten signaleren het komende onderhoud en anomalieën en laten zo een betere planning toe.

Tot slot werd bijzondere aandacht besteed aan het esthetisch uitzicht van het voertuig. De nieuwe stadsbus getuigt van smaak en degelijkheid: Antwerpen mag terecht fier zijn!

1. Rijcomfort

- aantal plaatsen: 35 zit + 58 staan = 93 totaal
- zetels: type N.M.V.B. met kunstleder bekleding
- handvatten en kolommen in met epoxy behandelde stalen buizen
- geluidsniveau binnen: bij leegloop: ± 65 dBA
bij 50 km/u : ± 71 dBA
- verluchting en verwarming:
 - 3 ventilatieuiken in dak
 - onafhankelijke verwarmingsgenerator Eberspächer DW24
 - frontkachel Aurora Kompakt 6
 - verwarmingsapparaten in het reizigerscompartiment: links en rechts convectieradiatoren UWE, bij de middendeur: kachel Aurora Teddy
- verlichting: doorlopende lichtkanalen links en rechts met T.L.-buislampen
- prestatie: maximumsnelheid op horizontale weg: 75 km/u

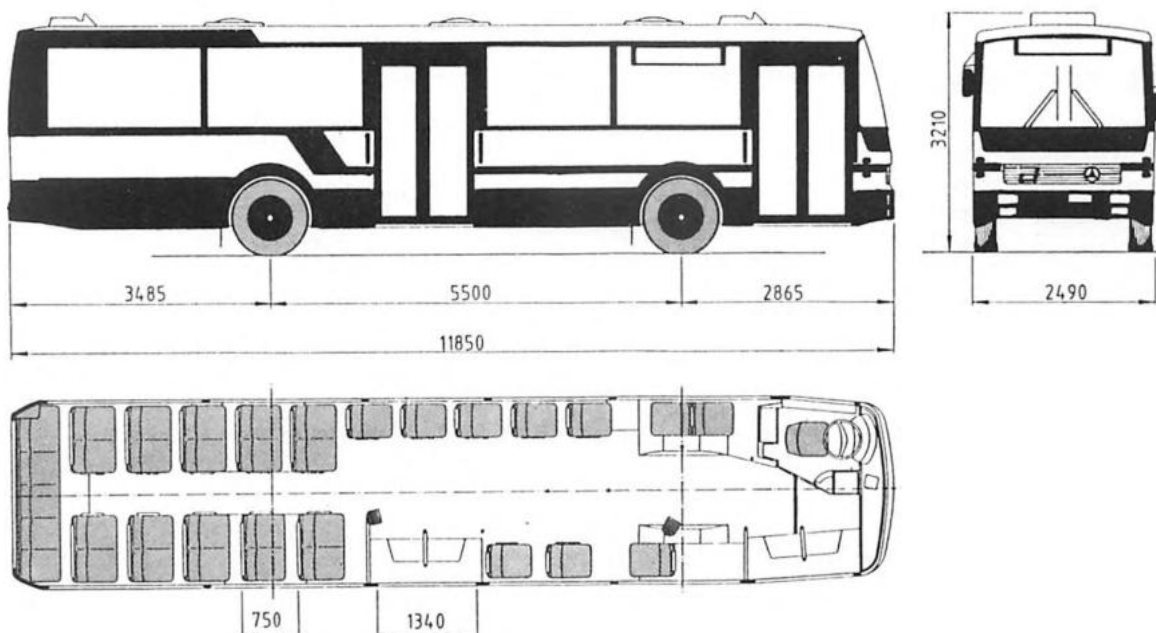
2. Banalisatie der deuren

- pneumatische dubbele deuren: opening : 1.340 mm
vrije doorgang: 1.200 mm
- detectiesysteem voor de doorgang van de reizigers door middel van gevoelige treden
- reizigers bedienen zelf de deuren:
 - aan de halte: door een druk op de strip
 - in de bus : door een druk op de (verlichte) knop
- de bestuurder deblokkeert de deuren, dit kan enkel bij volledige stilstand.
- vertrekken is pas mogelijk als de deuren gesloten zijn

3. Veiligheid

- deblokkeren van de deuren pas bij stilstand
- gevoelige treden voor detectie van reizigers
- deuren sluiten automatisch
- gevoelige randen
- vertrekken is pas mogelijk als de deuren toe zijn
- volledig vlakke vloer + antislip vloerbekleding

4. Technische fiche



Afmetingen

- Brandstoftankinhoud 250 l
- Wielbasis 5500 mm
- Totale lengte 11.850 mm
- Totale hoogte 3.210 mm
- Totale breedte 2.490 mm
- Vrije binnenhogte 1.900 à 2.130 mm
- Hoogte van de vloer
 - aan de voordeur 775 mm
 - aan de achterdeur 800 mm
- Spoorbreedte voor 2.090 mm
- Spoorbreedte achter 1.800 mm
- Draaistraal aan de bumper 10.200 mm
- Draaistraal aan de wielen 9.320 mm

Motor

- type Mercedes MB 407L
- cilinderinhoud: 11.413 cc
 - 6 cilinders
 - boring: 125 mm
 - slag: 155 mm
- max. vermogen
 - bij 2.200 t/m: (DIN) 147 KW
- max. koppel
 - bij 1.400 t/m: (DIN) 715 Nm

• Massa onbelast

vooras	3.275 kg
achteras	6.400 kg
totaal	9.675 kg

• Maximum toegelaten belasting

vooras	6.000 kg
achteras	11.000 kg
totaal	16.500 kg

Koetswerk

- buitenbekleding: gekleefd polyester
- voorruit: gekleurd, gelaagd, veiligheidsglas
- zijruiten: gekleurde dubbele beglazing
- reiwegaanwijzers: 3 manueel bediende lijnfilmen verlicht door middel van TL-lampen.

reminstallatie

- remverdelers: Westinghouse
- gemiddelde vertraging:
 - 5,9 m/sec² bij 60 km/u
- parkeerrem: Westinghouse — Wabco
- halterem: Westinghouse — Wabco
- vertragsrem: ingebouwd in versnellingsbak

M . I . V . A . - NIEUWSJES.

Versnellingsbak

- type MB W3D082R
- bediening met druktoetsen

Vering

- luchtkussens: vooraan : 2
achteraan: 4
- schokdempers: Fichtel & Sachs —
dubbelwerkend
vooraan :4
achteraan:4

electrische installatie

- batterijen: 4x6 v — 192 Ah onderhoudsvrij
- alternator: Bosch 28V/95A
- toepassing van TEC-microprocessor voor
deurbediening
- voorzien voor computerdiagnose

M.I.V.A. ROOD SCHILDEREN VAN RIJTUIGEN.

Tweede reeks rijtuigen, met erachter de datum waarop ze de 1^e maal rood geschilderd werden.

2030(23.07.81)	2031(07.10.81)	2032(04.03.82)
2033(07.12.81)	2034(21.12.81)	2035(22.01.82)
2036(28.04.82)	2037(17.05.82)	2038(24.06.82)
2039(03.07.80)	2040(05.09.80)	2041(03.10.80)
2042(15.10.80)	2043(05.11.80)	2044(19.11.80)
2045(09.12.80)	2046(17.03.81)	2047(13.07.83)
2048(30.11.83)	2049(02.02.84)	2050(22.06.84)
2051(27.03.84)	2052(16.04.84)	2053(08.05.84)
2054(19.07.84)	2055(17.08.84)	2056(09.11.84)
2057(09.01.85)	2058(01.02.85)	2059(21.03.85)
2060(23.04.85)	2061(19.09.80)	2062(23.04.81)
2063(13.08.81)	2064(07.09.82)	2065(13.04.82)
2066(26.08.83)	2067(17.02.84)	2068(19.09.84)
2069(22.02.85)	2070(03.06.85)	2071(24.06.85)
2072(30.10.81)	2073(04.12.84)	2074(06.06.84)
2075(20.12.83)	2076(29.04.83)	2077(20.02.83)
2078(02.12.82)	2079(07.06.82)	2080(04.02.82)
2081(18.11.81)	2082(19.02.81)	2083(01.12.80)
2084(06.05.81)	2085(28.09.83)	2086(21.03.80)
2087(14.04.80)*	2088(03.04.81)	2089(18.09.81)
2090(02.10.81)*	2091(17.09.84)	2092(02.10.81)
2093(20.10.81)	2094(13.11.81)	2095(11.12.81)
2096(13.01.82)	2097(05.02.82)	2098(11.05.82)
2099(01.06.82)	2100(01.07.82)	2101(01.07.82)
2102(20.08.82)	2103(24.08.82)	2104(28.09.82)
2105(09.09.82)	2106(04.11.82)	2107(18.11.82)
2108(09.12.82)	2109(06.01.83)	2110(07.01.83)

* 2087 is sedert 18 jun.85 ZOO-tram, en 2090 is reklametram voor de Kredietbank. (vervolgt)
FEITEN.

Pcc 2146 heeft onlangs een zware aanrijding gehad op lijn 12. Hij stond als wachtwagen aan het stadion, en vertrok van het wachtspoor op het ogenblik dat er een ander rijtuig naast hem reed, en wat vrij normaal is in zulke situaties gebeurde, hij werd gewoon opzij gezet. Nu ja, gewoon.... De aanrijding is waarschijnlijk gebeurd op 18.10.'86. De andere tram was de 2068.

Op ma.22 dec. 86 is de 2090 in de openbaarheid gekomen als KB-tram. Lijn 7 ving de primeur. De 2090 hoort thuis in stp.Groenenhoek, en rijdt nu op lijnen 8,10,11,15 en 24.

Sinds onze vorige opgave zijn weer een aantal rijtuigen rood geschilderd. Dat zijn: 2141 - 2142 - 2143 - 2144. Wie nog nooit rood was, en dat nu wél is, is de 2124, die tot Nieuwjaar 1987 als koekjestrans rondgereden heeft voor LU.

Hij kwam de eerste maal als roodhuid in dienst op lijn 8, op 28 jan.1987.

De hoger genoemde 2144 is nog niet in dienst gekomen. Voor herschildering staan nu in de CW: 2145, 2147, en de 2146, die al rood was sedert 29 mrt 1985, maar nu met aanrijdingsschade, zie hoger.

De eerste dag dat wij ab.1001 in normale reizigersdienst hebben gezien, was vrijdag 28 nov.1986, op lijn 20.

De laatste dag dat de Brusselse bussen hebben gereden, was wo.24 dec.1986. Die dag reden er op lijn 9 nog vier ex.Brusselaars nl:473, 481, 482 en 483.

Dat was mogelijk door het binnenkomen van de tweede reeks nieuwe bussen, die begon, toen op 9 dec.1986, ab.1051 de eerste keer buiten kwam, en wel op de ochtendlijn 13! Onmiddellijk na deze ritten gaat die bus over op lijn 26. Dezelfde dag ook begon de 1052 te rijden, eveneens op lijn 26. Ook de 1053 begon toen haar loopbaan, maar die reed buiten op lijn 1. Toen op vr.26.12.1986, de 1070 buitenreed op lijn 1, kon de reeks 400, ex.Brussel, gemist worden.

NIEUWE BUSFILMS.

Sedert korte tijd zijn er weer een aantal nieuwe busfilms verschenen. De nieuwe bussen zijn er mee uitgerust, en uiteraard ook al oudere karren. Er staat ook lijn 3 op voor de pendeldienst. Traditiegetrouw zijn de lijnen 18 en 35 niet te lezen, ook niet overdag! 't Zal wel héél moeilijk zijn om een paarse kleur samen te stellen, of als die te donker is, ze wat lichter te maken! Die van lijn 38 zullen wel in een ander werelddeel gemaakt zijn, want die zijn gewoon goed.

M.I.V.A.-NIEUWSJES.

BOEKBESPREKING.

Met ingang van 12 jan.1987 zijn de lijnen 23 & 36 van uitbater veranderd. De MIVA heeft lijn 36 overgenomen van De Polder, terwijl deze laatste nu lijn 23 van de MIVA uitbaat. De laatste MIVA-bus op lijn 23 was ab 638, terwijl de laatste 36 gereden werd door ab.324 van De Polder.

Toen PCC 2141 in het rood buitenkwam op lijn 2 (13.11.1986) toonde hij ook een bijkomende nieuwigheid, nl. een afgeschermd bestuurdersruimte. De afsluiting is in plexiglas uitgevoerd. Ondertussen zijn de volgende rijtuigen van een dergelijke afsluiting voorzien: 2050(!) 2128 t/m 2143; 2071 t/m 2079, 2084 t/m.2089. PCC 2144 daarentegen kwam in het rood in dienst op lijn 10(!) op di.3 feb.'87, echter zonder afgesloten bestuurderspost.

Alle nieuwe bussen zijn aangekomen en in dienst. De lijnen 17, 19, 20, 25, 25b, 26, 27, 28, 33 en 36 worden ermee bediend. Aantreffen kan men ze ook op de lijnen 1 en 18, dat hangt af van het beschikbare aantal. Op zondag treft men ze op haast alle lijnen aan. Op lijn 36 treft men dagelijks nog vier Polderbussen aan tijdens de spitsuren.

Bij de tramrijtuigen treffen wij nu nog de volgende rijtuigen aan in hun oude kleuren: 2148, 2149, 2150, 2152, 2153 en 2154. In behandeling zijn: 2145 en 2147. Bijzondere schildering hebben: 2087=ZOO; 2090=Kredietbank 2121=Striptram; 2163=Flandria en 2165=Iglotram.

Wat is er nog in dienst bij de bussen?

Fiat VH 409 AU 95: 611 t/m 662;

Mercedes-Jonckheere 0.305 1001-1050 en 1051 - 1080.

Alle Mercedesbussen hebben de wit - rode huisstijl kleuren. De oude rood-witte bussen zijn: 611 t/m 624; 626-627; 629,630,638,648, 657 en 662. De 631 is in herschildering, en de 625=Flandriabus en 628=Dierentuinbus. In het paars (of bruin, U mag kiezen) zijn nog 632 t/m 647, 649 t/m 656; en 658 t/m 661. Van 22 sept. t/m 17 okt.86 reed het proto-type A 280 van Van Hool op verschillende lijnen en die droeg in Antwerpen het nr 1280.

Bij De Polder is de aflevering van gelijkaardige bussen als MIVA-Mercedes 0.305 gaande. Daar krijgen zij de nummers 327 t/m 336. Buiten deze, beschikt de Polder voor lijndienst nog over : 91-98; 301-304; 304-321; en 322 - 326.

In het afgelopen jaar heeft MIVA 73 oude bussen buiten dienst gesteld: 25 ex.Brussel; 20 die nog bleven uit de reeksen 531-560; en 561-575; en de 28 resterende rijtuigen uit de bouwreeksen 576 - 590 en 591 - 611.

BILDER VON DER MULHEIMER STRASSENBAHN.

Auteurs: Helmut Hoffmann en Klaus Oehlert. Formaat: 215 mm x 205 mm.

Uitgever: Schweers und Wall - Aachen.

Omvang: 146 blz., dik zijdeglaans papier.

Omslag: Zwaar karton, geplastificeerd.

Dit werk, dat reeds in het voorjaar 1986 verschenen is, geeft ons een algemeen overzicht van het tramgebeuren in Mulheim aan de Roer. Zoals de meeste steden in dat gebied, heeft Mulheim zijn tram niet voor zich alleen. Het lijnennet is rechtstreeks verbonden met aangrenzende netten, iets wat wij alleen gekend hebben bij het bestaan van het uitgebreide spoornet van de N.M.V.B. Die ervaring komt ons dus niet vreemd maar sympathiek voor. Vooral de verbindingen -of de verstrengelingen- met de netten van Oberhausen en Essen spreken aan.

Enkele schetsen en verschillende deelafdrukken van stadsplannen maken het lezen overzichtelijk en geven de vreemdeling een beter inzicht in de structuur van stad en net. De talrijke foto's, gemiddeld twee per bladzijde, zijn van hoge kwaliteit en geven de lezer een idee van het vroegere net, dat wanneer hij de stad bezoekt, nu heel anders zal overkomen, maar ook aan de huidige toestand is veel aandacht besteed, zodat het boek niet alleen een aangename en verrijkende lektuur is, maar tevens een degelijke gids voor wie nooit in Mulheim geweest is. Ten slotte is er een overzicht van het materieel dat ooit Mulheims straten bereden heeft, en wat ten slotte in een goed werk niet mag ontbreken. De tragische gebeurtenissen tussen 1939 en 1945 konden aan Mulheim niet ongemerkt voorbijgaan, en hoe zwaar de stad getroffen geworden is door de oorlogsgruwel, moge stil en onbenadrukt blijken uit een aantal van de afgedrukte beelden. Dat geldt ook, en in niet mindere mate, voor de kracht van haar heropstanding. Het boek is te koop aan de prijs van 45 DM, en kan besteld worden bij: Verlag Schweers und Wall, Postfach 1586, D - 5100 - Aachen. Wij kunnen het U alleen maar van harte aanbevelen!

Van dezelfde uitgever verscheen in 1984, het al eerder besproken boek Gute alte Tram, van F. Van der Gragt, waarin een zeldzame verzameling van kleurenfoto's uit de eerste naoorlogse jaren wordt aangeboden. Dit werk en het hoger besproken boekdeel, hebben hetzelfde formaat. Indien U belangstelling heeft voor beide uitgaven, of voor één ervan, mag U zich ook tot ons wenden, en bij voldoende belangstelling maken wij er een gebundelde bestelling van.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Bijdragen tot de geschiedenis van ONZE KUSTLIJN. [VIII]

Spoorwegen: HET NIEUWE BENELUX - MATERIEEL.
Allerlei spoorwegnieuwsjes uit het binnenland.

Tramwegen: Afschaffing Buurtlijnen 63 en 30.31 in Henegouwen;
Allerlei tram- en busnieuwsjes uit Antwerpen.

VRIENDENKRING PROV.



Foto slotpagina: Motorwagen type S, 9064 in dienst op lijn 30, Anderlues-Bracquegnies, bij aankomst aan het station van Mariemont, op 2 mei 1986. Een foto van Stefan Justens - Aartselaar.