

**BELGIQUE-BELGIË-BELGIUM**

**LES PLAQUES D'IMMATRICULATION**

**NUMMERPLATEN – LICENSE PLATES**



**ALAIN DUPONT**

**NEDERLANDSTALIGE VERTALING: PETER VAN INDERDÆEL**

## Sectie I : De email période (1899 – 1953)

### 0. Voor het begin

Onder de mechanische voortbewogen machines waren het de tweewielers die als eerste een genummerde plaat kregen. Dit was geen nummerplaat, maar een jaarlijkse provinciale belastingplaat. Voor de genoemde tweewielers duurde dit een eeuw vanaf 1893. Deze voorwerpen werden geëmailleerd tot het einde van de jaren dertig. Ze werden toen gemaakt van licht metaal. De meeste waren oorspronkelijk 10 tot 12 cm hoog, maar vanaf 1904 werden ze verkleind tot 8 à 9 cm, om na 1945 weer te krimpen.



10-57 ; 4826 & 1952.  
Liège 1893 (fac-simile) ; 1895 & 1896.



Luxemburg 1895 & 1894



Brabant 1898



Limburg 1900

De vormen verschillen elk jaar en kunnen voor een bepaald jaar ook per provincie verschillen (dus hierboven: Luik en Luxemburg 1895). Vanaf 1900 veranderen de vormen nog jaarlijks, maar ze worden uniform opgelegd aan elk van de dan negen Belgische provincies. Tot 1902 waren deze borden meestal wit met zwarte nummers. Daarna werden ze gekleurd, eerst in pasteltinten, daarna in fellere tinten, met gelijke kleuren voor elke provincie in een bepaald jaar (op enkele uitzonderingen na).



1903



1908 à 1911



1905

Aan het einde van de jaren 1890 stelde de overheid de explosieve groei vast van een nieuw type autonoom bewegend voertuig: de gemotorfietseriseerde voertuigen.

In 1899 legde de provincie Henegouwen een eerste jaarlijkse fiscale plaat op voor deze nieuwe "machines"; deze was gekleurd (# 438), terwijl de plaat voor vélocipèdes, er wordt direct op de vooras getrapt, (# 13024) van hetzelfde model wit was (afmetingen: 11 cm hoog x 8 cm breed). In België bestond de nummerplaat toen nog niet...



1899

## 1. De eerste serie (1899 – 1910)

Het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1899 betreffende de verkeerspolitie schrijft voor dat elk motorfietsvoertuig, naast een eventuele jaarlijkse provinciale fiscale plaat (gepubliceerd in de Moniteur van 25 augustus 1899, blz. 3423 tot 3427), een permanente kentekenplaat moet hebben. Deze door de administratie verstrekte nummerplaat moet op een duidelijk zichtbare plaats aan de voorzijde van het voertuig worden aangebracht.



Type 1A



Type 1B



1903 – Type 1A n° 5806 (men kan ook nog net een taks plaatje onderscheiden)



1902 – Type 1A n° 3067 & taks Brabant n° 12

De verspreiding van type 1 begon rond januari 1900. Er moet op gewezen worden dat tot het einde van dit eerste model (in 1910) geen onderscheid werd gemaakt tussen de verschillende categorieën motorfietsvoertuigen, alle gemotorfietserde voertuigen, van motorfietsfietsen tot vrachtwagens, van de lichtste tot de zwaarste, werden voorzien van een van deze "zwart op witte" platen die op een politiepet leken.

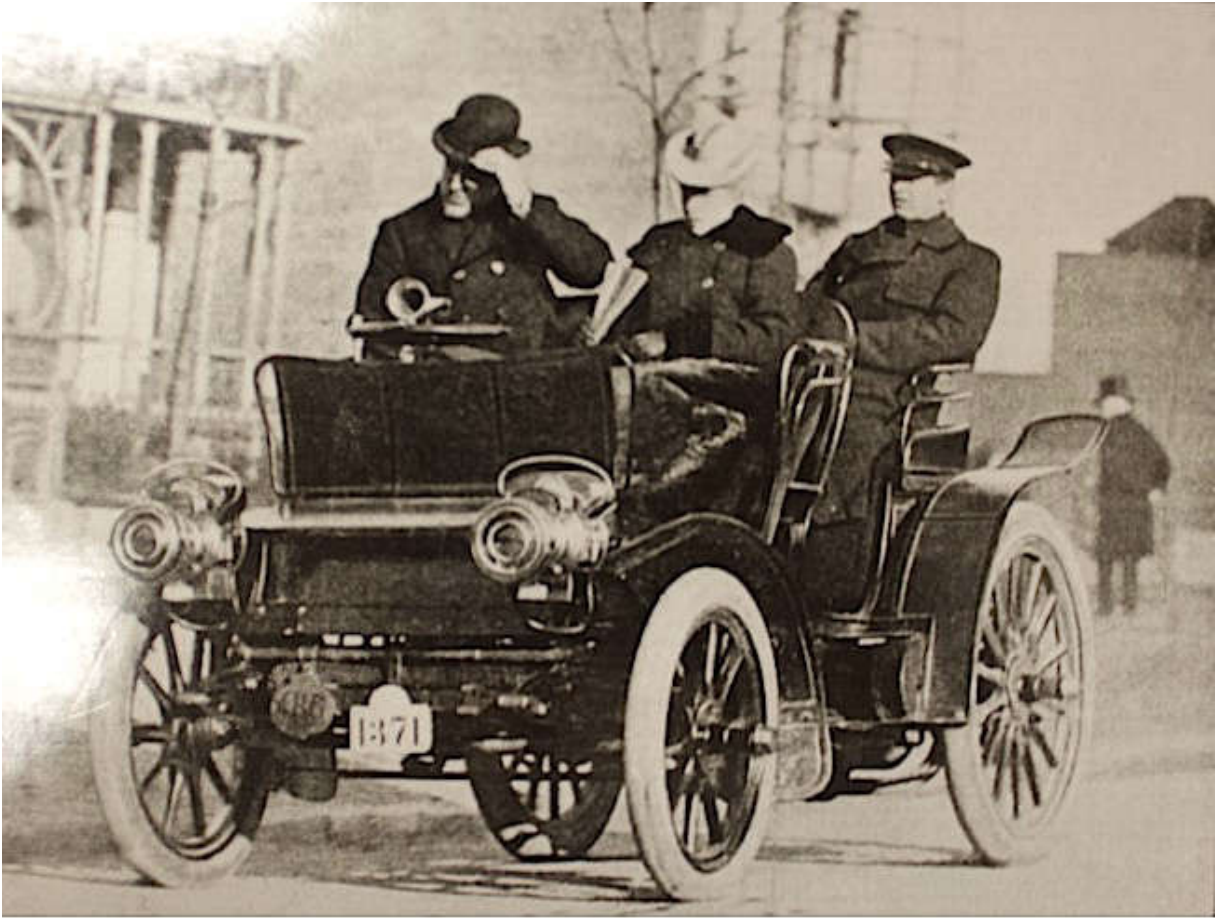
De eerste honderd nummers worden toegewezen aan de provincie Antwerpen. De nummers 101 tot en met 400 worden toegewezen aan de provincie Brabant, en zo verder:  
 N° 1 à 100 : Antwerpen // // // N° 101 à 400 : Brabant // // // N° 401 à 450 : Oost-Vlaanderen // // //  
 N° 451 à 500 : Brabant // // // N° 501 à 525 : West-Vlaanderen // // // N° 526 à 550 : Brabant // // //  
 N° 551 à 600 : Liège // // // N° 601 à 700 : Hainaut // // // N° 701 à 800 : Liège // // //  
 N° 801 à 810 : Limburg // // // N° 811 à 825 : Brabant // // // N° 826 à 850 : Liège // // //  
 N° 851 à 875 : Luxembourg // // // N° 876 à 900 : Liège // // // N° 901 à 925 : Namur // // //  
 N° 926 à 950 : Brabant // // // N° 951 à 999 : Liège // // // N° 1000 à 1049 : Namur // // //  
 N° 1050 à 1100 : Limburg // // // ...

Als gevolg van deze niet-gecentraliseerde werking (ten minste één distributiekantoor per provincie) kwam het chronologische verloop van de kentekens niet echt overeen met het numerieke verloop ervan. Zo werden in 1905 in de provincie Brabant meer dan 11.000 nummers uitgedeeld, terwijl in andere, minder "gemotorfietserde" provincies (Limburg; Luxemburg) nog viercijferige nummers werden toegekend. En in 1906, toen de laatste viercijferige plaat werd uitgegeven, werd in sommige Belgische provincies het nummer 13000 benaderd.

#### Het type 1A (1900 – 1906 ; n° 1 tot 9999)

Deze platen zijn licht gebogen. Zij meten 16 x 20,5 cm en wegen ongeveer 350 gram. De eerste cijfers (1 tot 2000) worden omlijst door een dunne grijze rand. Het lettertype is in een kenmerkende antieke stijl. De laatste exemplaren van deze serie werden verspreid in de eerste helft van 1906.





Hunne Koninklijke Hoogheden Prins Albert en Prinses Elisabeth in 1902. Gewoon kenteken (geen speciale serie voor de Hofdienst in die tijd) nummer 1371, afgegeven in 1900, en 1902 model provinciale belastingplaat voor de provincie Brabant nummer 486.



Het type 1B (1905 – 1910 ; n° 10000 tot ongeveer 28000)



Deze platen zijn ook licht gebogen. Ze zijn langwerpiger, meten 16 x 25 cm en wegen ongeveer 400 gram. De hoeken zijn zwart gekleurd en de cijfers zijn in een modernere stijl.

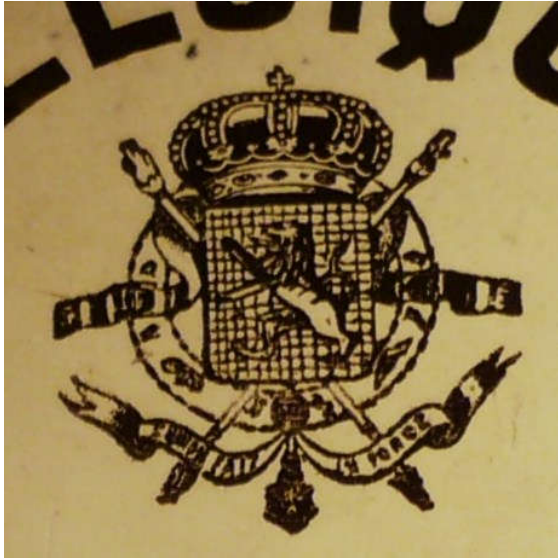


1908



Het hoogste nummer dat momenteel bekend is, is "27580". Er zijn nog twee andere borden gevonden die beginnen met "27": "27119" en "27556". Alle drie hebben ze niet alleen slechts één streep voor de letter "Q" in plaats van twee, maar ook een variant van het wapen. Deze laatste variant, bekend als "type 1B (27000)", lijkt overeen te komen met een laatste partij die in het voorjaar van 1910 werd bewerkt om de types "1" en "2" samen te voegen.





Type 1A / 1B



Type 1B (27000)

### Het einde van het type 1 (1910)

Het was een internationaal verdrag (Verdrag van Parijs, oktober 1909) dat, door voor internationaal verkeer een achterplaat met de beginletter(s) van het land van oorsprong ("B" voor België) voor te schrijven, de doodsteek voor de eerste reeks betekende: het opschrift "België" zou niet meer nodig zijn en vooral de aanwezigheid van een geschiktere achterplaat zou voortaan onontbeerlijk zijn om over de grenzen heen te rijden.

De nieuwe reeks, die van de zwarte reuzen, werd vastgelegd in een Koninklijk Besluit van 5 maart 1910.

### 2. De tweede reeks (1910 – 1920)



Type 2 « Motorfietsrifiets »



Type 2 « Auto – Vrachtwagen »

Deze platen zijn imposant in omvang en gewicht, en zijn ongetwijfeld een absoluut record in hun soort. Voor auto's en vrachtwagens: 20 cm hoog en 54 cm breed; gewicht bijna 2 kg; vijf cijfers van 15 cm hoog; lijnen van 2 cm dik; het nummer onderstreept door een lijn van 49 cm lang en 15 mm dik... alles in het wit op een zwarte achtergrond. Voor motorfietsren en motorfietsrifietsen: 20 cm hoog en 31 cm breed voor één, twee of drie cijfers; 20 cm hoog en 41 cm breed voor vier cijfers ... ook in wit op een zwarte achtergrond. De verspreiding begon in juli 1910. Alle borden type 1 die toen nog in gebruik waren, moesten worden vervangen.

Nummers voor auto's/vrachtwagens beginnen bij 10000. Nummers voor motorfietsren beginnen bij 1 en gaan tot 9999. Zodra dit getal is bereikt, wordt een letter gevolgd door maximaal drie cijfers gebruikt (de letters "A", "C" en "D" zijn gevonden). Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog (augustus 1914) werd het nummer 27000 overschreden (een Frans legerdocument met betrekking tot de Slag om de Marne vermeldt een Belgische auto met het kenteken "27203").

Ook hier vond de toewijzing plaats per provincie, op een terrein van enkele duizenden nummers, en werd, zoals tot 1953, de algemene numerieke volgorde niet chronologisch gerespecteerd:

Antwerpen : motorfiets's N° 1 à 549, ... ; auto's N° 10010 à 10499, ...  
 Brabant : motorfiets's N° 550 à 1399, ... ; auto's N° 10000 à 10009 (\*), N° 13400 à 15749, ...  
 ...  
 West-Vlaanderen : motorfiets's N° 1400 à 1649, ... ; auto's N° 10500 à 10699, ...  
 Oost-Vlaanderen : motorfiets's N° 1650 à 1849, ... ; auto's N° 10700 à 11049, ...  
 Hainaut : motorfiets's N° 1850 à 2599, ... ; auto's N° 11050 à 11699, ...  
 Liège : motorfiets's N° 2600 à 3449 ; ... ; auto's N° 11700 à 12799, ...  
 Limburg : motorfiets's N° 3450 à 3649, ... ; auto's N° 12800 à 12949, ...  
 Luxembourg : motorfiets's N° 3650 à 3849, ... ; auto's N° 12950 à 13149, ...  
 Namur : motorfiets's N° 3850 à 4149, ... ; auto's N° 13150 à 13399, ...  
 (\*) Ministère de l'Agriculture et des Travaux Publics, Bruxelles.

Bovengenoemde nummers werden in de tweede helft van 1910 uitgegeven om het grootste deel van het bestaande wagenpark dat nog in gebruik was, in te schrijven. Begin 1911 werden meer dan 17.000 nummers uitgegeven voor auto's en vrachtwagens. Daarna nam het aantal nummers af omdat er minder nieuwe registraties bijkwamen.



Motorfiets : A 37 & D-369 (1913/14)





Auto/Vrachtwagen : 22692 (1912/13) & 26596 (1914)



Motorfiets met een taks-plaat van 1913



Taxe motorfiets 1913



1916 – Het IJzerfront – Z.M. koning Albert I in zijn auto.

Tijdens de oorlogsjaren werden veel particuliere voertuigen "opgeëist" door de bezetter en werd het gemotoriseerd verkeer voor burgers strikt beperkt, zodat het duidelijk is dat er weinig nieuwe nummers werden uitgegeven.

In 1919 bleven de Ponts et Chaussées een militair domein. Ondanks de schaarste en de hoge kosten van de brandstof, het niet bestaan van nieuwe banden en de stopzetting van de autofabrieken, begon men toch weer te rijden, maar daarvoor was een speciale vergunning nodig, afgegeven door de commandant van de Belgische Militaire Veiligheid.

Waren er nieuwe inschrijvingen? Niet veel, want de nog beschikbare voorraad zwarte reuzen was ofwel onbestaande ofwel snel uitgeput, zoals blijkt uit dit uittreksel van een artikel uit die tijd (Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique, december 1919):

"... We hebben eerder gezegd dat de afdeling Ponts et Chaussées alle oude platen voor motorfietsen en auto's zou laten vernieuwen. Maar dit is niet gebeurd, en er zijn geen oude platen meer..."

### Het einde van het type 2 (1920)

"... Het departement Ponts et Chaussées heeft besloten alle oude geëmailleerde borden met witte nummers op een zwarte achtergrond te vervangen door borden met witte nummers van dezelfde grootte, maar op een blauwe achtergrond..." (Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique, oktober 1919).

Deze tekst heeft meer specifiek betrekking op auto's en vrachtwagens, aangezien motorfietsen een nieuw type plaat krijgen, kleiner en meer in overeenstemming met dit type voertuig. Daarom moeten de reeksen auto's en motorfietsen voortaan afzonderlijk worden bestudeerd.

"... Naar aanleiding van de oorlogsgebeurtenissen is het noodzakelijk alle eigenaars van motorrijtuigen in het Koninkrijk opnieuw te registreren..."

Koninklijk Besluit van 20 februari 1920.

Het zwarte reuzen type 2 worden vervangen "... vanaf 15 maart 1920".

Voor motorfietsen is het meest extreme nummer van het tweede type momenteel D-850. Voor auto's/vrachtwagens is het nummer 27378.



### 3. De derde reeks voor Auto's (1920 – 1928)

Het type 3A (1920 – 1922 ; n° 1 à 27000) « hemelsblauw »

Voor auto's/vrachtwagens vervangen de blauwe reuzen de zwarte reuzen. Dit type plaat gold niet meer voor motorfietsen, zodat er geen reden meer was om auto's bij 10.000 te gaan nummeren, zoals bij de zwarte reuzen het geval was geweest.

De distributie begon uiteindelijk op 20 maart 1920, als volgt:

N° 1 à 2000 et 3241 à 3400 : Militaire Voertuigen

N° 2001 à 2440 : Ministerie van Economische Zaken (Brussel).

N° 2441 à 3240 ; 3401 à 10280 ; 10361 à 10400 ; 23601 à 24050 : Brabant.

N° 12001 à 12520 ; 13001 à 14500 ; 20001 à 20520 ; 22801 à 23000 : Antwerpen.

N° 10281 à 10360 ; 10721 à 10920 ; 11001 à 11280 ; 12521 à 13000 : Hainaut.

N° 10921 à 11000 ; 14501 à 15000 ; 21501 à 21700 ; 21901 à 22000 : West-Vlaanderen.

N° 10401 à 10720 ; 11481 à 11880 ; 17001 à 18000 ; 20521 à 21500 : Liège.

N° 11281 à 11480 ; 15001 à 16000 ; 23401 à 23600 ; 26501 à 26600 : Oost-Vlaanderen.

N° 11881 à 12000 et 22401 à 22500 : Eupen-Malmedy (grondgebied dat uiteindelijk in 1925 bij de provincie Luik werd gevoegd).

N° 18001 à 18500 : Limburg.

N° 18501 à 19000 ; 25001 à 25200 : Luxembourg.

N° 19001 à 20000 ; 25401 à 25500 : Namur.

A noter aussi : N° 10000 à 10100 : Ministerie van Openbare Werken,  
et N° 10101 à 10120 : Dienstvoertuigen van Z.M. koning Albert 1<sup>er</sup>.

Hierbij moet worden opgemerkt dat :

--- Alle nummers onder de 10000 hebben betrekking op het leger of de provincie Brabant.

--- In maart 1920 werden de nummers van "1" (Leger) tot meer dan "19000" (Provincie Namen) tegelijkertijd en ononderbroken verdeeld.

--- De nummers 6511 (Brabant) en 12526 (Henegouwen) werden beide toegewezen op 19 april 1920. Twee nummers die 6.000 eenheden van elkaar verschillen werden dus op precies dezelfde dag verdeeld.



Het type 3B (1921 – 1925 ; n° 27001 à 99999), Donkerblauw

Bekritiseerd omdat het te licht zou zijn en niet goed leesbaar van een afstand, werd de "hemelsblauwe" toon verlaten ten gunste van een donkerder tint. Er zij ook op gewezen dat, gezien de verdeling per provincie, de donkerblauwe reeks begon voordat de hemelsblauwe reeks helemaal klaar was.

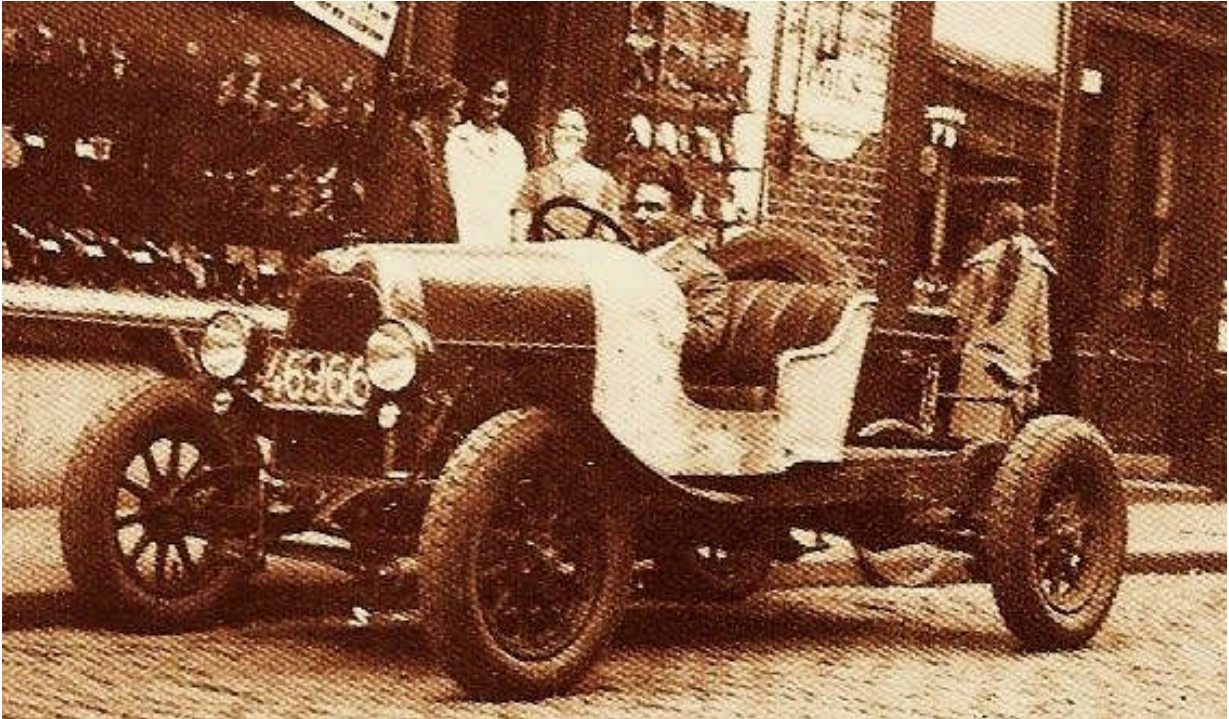




Het oplopen van de nummers ging zeer snel: in het hart van de jaren twintig werden elk jaar ongeveer 20.000 reusachtige nieuwe nummers verspreid. Zo werd nummer 41960 uitgegeven in juli 1922 en nummer 79617 in juli 1924.



n° 95395 van 1925



# 46966 van 1922 (de voorplaat wordt niet geleverd door de overheid)

Het type 3C (1925 – 1928 ; n° A-1 tot L-9999) Donkerblauw, daarna midden blauw

Zodra het nummer 99999 is bereikt, worden borden met één letter gevolgd door één tot vier cijfers uitgedeeld. Achtereenvolgens worden de letters A, D, E, G, H, K en L gebruikt. Over een periode van ongeveer drie jaar worden 70.000 nieuwe nummers uitgegeven.







Het hoogste nummer dat werd gevonden: de zomer 1928.

CERTIFICAT. — GETUIGENSCHRIJFT.

Le soussigné, Gouverneur de la Province  
De ondergeteekende, Gouverneur der Provincie  
d' **BRABANT**

la plaque pour - automobile (1) motorrijtuig dragende  
de plaat voor automobiel (1) motorrijtuig dragende  
portant le numéro **K434** du Répertoire  
het nummer van het alge-  
néral des automobiles et des motocyclettes, a  
men Register der motorwagens en motorrijwielen,  
été délivrée sur production de pièces d'identité  
op vertoon van een identiteits, bevijs afgeleverd  
à M<sup>re</sup> **Bernard Arthur**  
werd aan den Heer  
rue **ars<sup>te</sup> Prunier**, n<sup>o</sup> **21**  
straat, n<sup>o</sup>  
à **Ueck**  
te

Cette déclaration vaut pour permis de  
Deze verklaring geldt als rijbewijs.  
circulation.

**BRUXELLES**, le **28-10-1927**  
den

*E. Decco*

(1) A biffer la mention inutile. Het onnutige doorhalen.

# K-434 – Brabant – 28/10/1927



De "K" serie begon in september/oktober 1927 en eindigde begin 1928, om plaats te maken voor de afsluitende "L" serie.

### Het einde van het type 3 automobile (1928)

Een ministerieel besluit van 3 maart 1928 bepaalt met name dat:

*Nieuwe nummerplaten voor auto's zullen worden uitgegeven door de provinciegouverneurs of hun afgevaardigden zodra de voorraad van de huidige platen opgebruikt is.*

*De nieuwe platen zullen de volgende kenmerken hebben: hoogte 14 centimeter, breedte 27, 33 en 39 centimeter voor respectievelijk platen met 1 tot 4 cijfers, 5 en 6 cijfers, deze cijfers zullen rood zijn op een witte achtergrond.*

*De huidige platen (met witte cijfers op een blauwe achtergrond) worden niet geannuleerd en mogen verder worden gebruikt.*

*Er zal een Koninklijk Besluit worden uitgevaardigd om de reproductie op de voorkant van auto's van het nummer op platen met rode cijfers op een witte achtergrond te regelen.*

Dit Koninklijk Besluit, gedateerd 20 juni 1928, zal worden gepubliceerd in het Staatsblad op 3 juli 1928.

Er moet worden opgemerkt dat er geen precieze datum is vastgesteld voor het begin van de distributie van het nieuwe rood-op-witte model. Wanneer een bepaalde provincie geen blauwe reuzen meer had ("uitputting van voorraad"), zou het nieuwe type moeten worden geïntroduceerd. Dit impliceert verschillende opstartdata: één voor elke provincie. Aangezien het rood-op-witte nummer 7789 in augustus 1928 werd uitgegeven in Verviers (provincie Luik), lijkt het redelijk om juli 1928 te gebruiken als begindatum voor de overgang naar het "auto/vrachtwagen"-type.

#### 4. De derde reeks voor motorfietsen (1920 - 1926: nrs. 1 t/m 9999; A-1 t/m Z-999; AA-1 t/m ZZ-99) wit op zwart.

Laten we ons geheugen opfrissen over motorfietsen:

De eerste "motorfiets" reeks 1900 - 1910: verward met de eerste "auto" reeks



N° 2173 van 1901

Tweede "motorfiets" serie 1910 - 1920 (vergelijkbaar met de tweede zwarte reuzenautoreeks, maar met 1, 2, 3 of 4 tekens in plaats van 5: nr. 1 tot 9999, dan van A-1 tot A-999; van C-1 tot C-999 en van D-1 tot D-999):



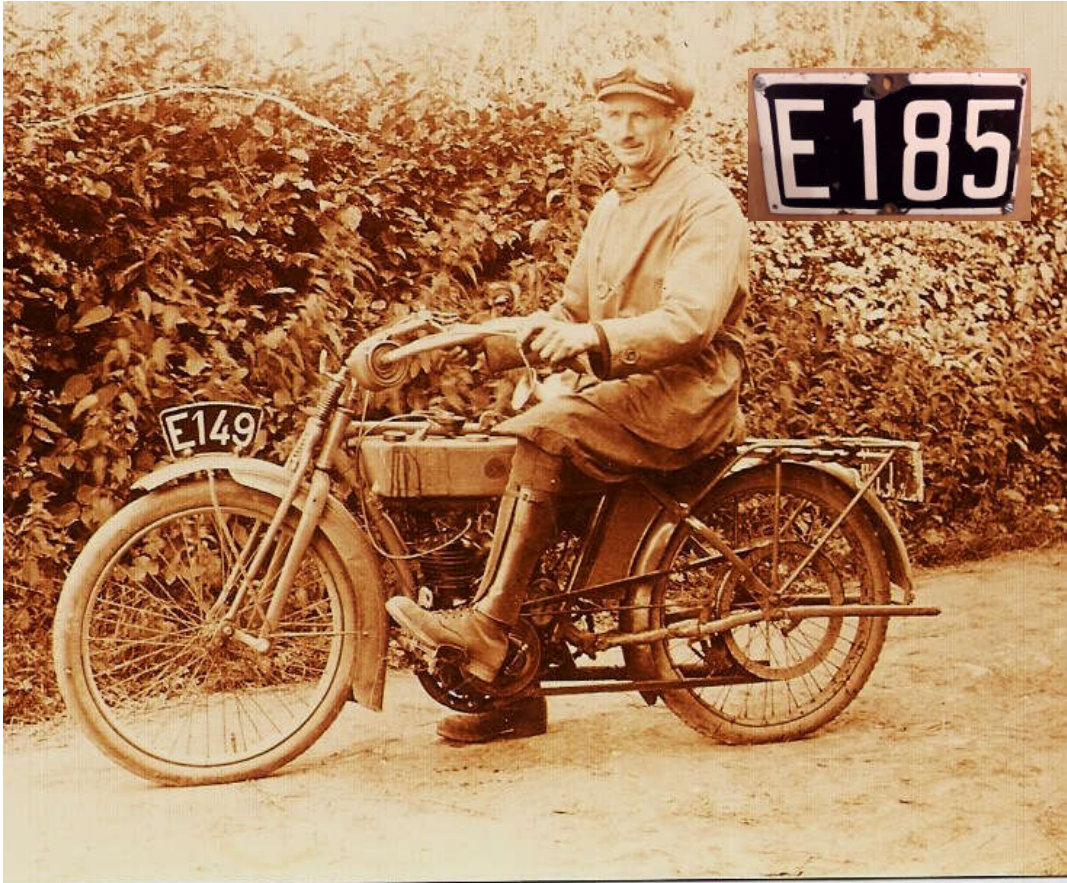
n° 2519 van 1910

En hier is de derde en nieuwe serie platen voor motorfietsen, als volgt gekarakteriseerd: "... De achterkentekenplaat voor motorfietsen en bromfietsen zal verkleinde afmetingen hebben (14 cm x 26 cm), met witte letters op een zwarte achtergrond, omlijst door een witte lijn van 10 millimeter dik ...". (BOTCB van 15 februari 1920).

Net als bij de blauwe reuzen zal "de distributie beginnen op 15 maart 1920".

1920-26 :





N° E-149 uit 1920 (de voorplaat wordt niet geleverd door de administratie)

Eerst werden alleen getallen van één tot vier cijfers uitgedeeld; daarna een letter gevolgd door één, twee of drie cijfers; tenslotte twee letters gevolgd door één of twee cijfers. Begin 1926 werd de uiteindelijke combinatie ZZ-99 benaderd. De MV-15 plaat werd uitgegeven op 29/04/1924 in Luik.

Een decreet van 30 januari 1926 definieerde een nieuw model nummerplaat voor motorfietsen.



Distributie provincie per provincie vanaf 20 maart 1920:

Nr. 1 tot 300: motorfietsen van het Belgische leger.

Brabant: N° 301 tot 3500; G-901 tot G-999; K-601 tot K-800, L-1 tot L-300; ...

Antwerpen: nr. 4001 t/m 5000; 9501 t/m 9999; E-601 t/m E-800; H-701 t/m H-900; ...

Luik: nr. 7001 t/m 8000; A-1 t/m A-999; D-301 t/m D-500; E-201 t/m E-400; ...

Henegouwen: nr. 6001 tot 7000; D-601 tot D-700; E-1 tot E-200; G-1 tot G-200; ...

Oost-Vlaanderen: nr. 3501 t/m 4000; D-101 t/m D-300; D-501 t/m D-600; D-801 t/m D-999;

West-Vlaanderen: nr. 5001 t/m 6000; G-301 t/m G-400; H-501 t/m H-600; K-801 t/m K-900;

Namen: nr. 8001 t/m 8700; E-501 t/m E-600; G-601 t/m G-700; H-601 t/m H-700; ...

Luxemburg: nr. 9001 t/m 9500; M-101 t/m M-200; P-901 t/m P-999; ...

Limburg: nr. 8701 t/m 9000; D-701 t/m D-800; H-401 t/m H-500; N-801 t/m N-900; ...

Eupen-Malmedy: nr. D-1 t/m D-100; E-401 t/m E-500; ...

Merk op dat nummer 7925 (Luik) werd uitgegeven in mei 1920.

Er moet ook worden opgemerkt dat, net als bij de blauwe reuzenwagens van het type 3C, de letters B, C, F, I en J verboden zijn, zodat bijvoorbeeld de reeksen B-1 tot B-999; C-1 tot C-999, F-1 tot F-999; I-1 tot I-999, J-1 tot J-999 niet bestaan. En er zijn nog geen platen met "O", "Q" of "W" gevonden.



## 5. De vierde reeks voor auto's (1928 – 1953)

Bekritiseerd als "een ongelukkig overblijfsel van een vervlogen tijdperk" en ook als steeds moeilijker te gebruiken op nieuwe automodellen, werd het reuzentype halverwege 1928 opgegeven.

Het type werd stopgezet in termen van productie, maar niet in termen van gebruik:

De Minister van Openbare Werken liet weten dat de oude nummerplaten met witte cijfers op een blauwe achtergrond geldig zouden blijven tot 31 december 1929 (BOTCB, suppl. van 1 maart 1929).

En: "... De oude platen worden niet geannuleerd en mogen verder gebruikt worden. Het gebruik van de nieuwe plaat wordt verplicht in de tweede helft van 1929; een decreet zal te zijner tijd worden uitgevaardigd. Niets belet echter de afgifte van nieuwe platen ter vervanging van de oude aan geïnteresseerde eigenaars ...". (BOTCB, suppl. van 1 januari 1929)

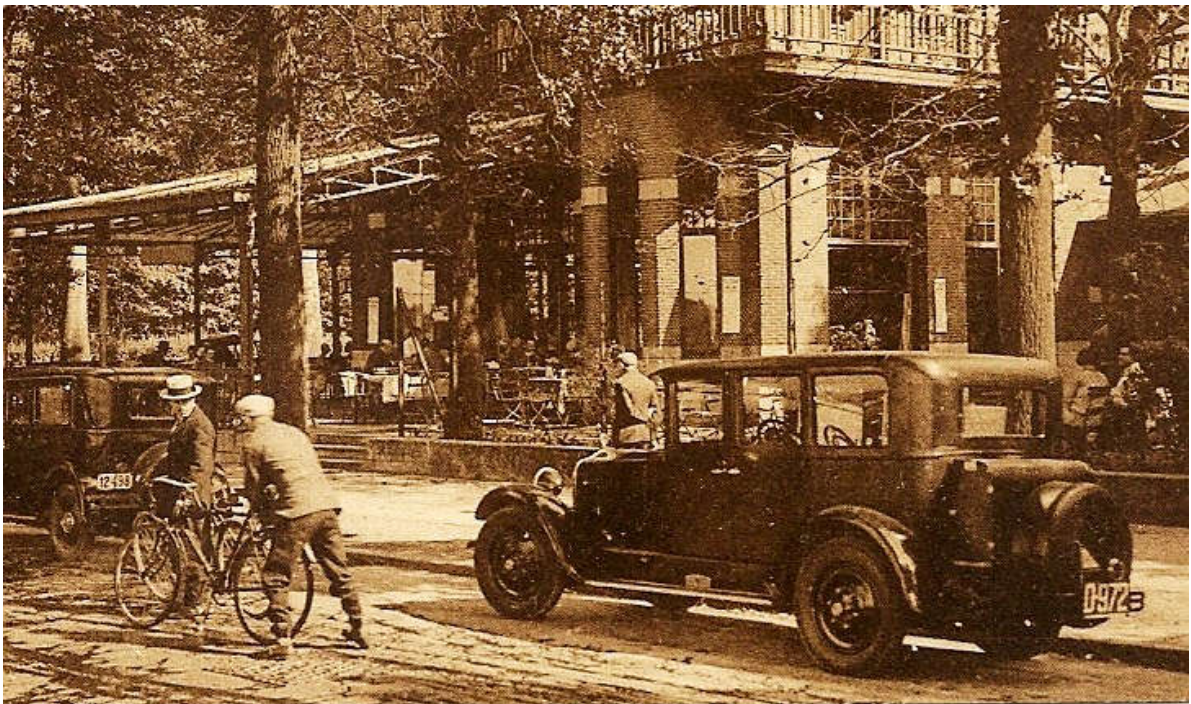
Hoewel het voor voormalige bestuurders dus mogelijk was om hun reusachtige blauwe platen alvast te vervangen, was het ook mogelijk dat sommige van de eerste rode nummers aan nieuwe registraties werden toegewezen.

Pas begin 1930 verdwenen alle blauwe nummerplaten ten gunste van rode nummerplaten. Tegen die tijd naderde het rode aantal de 140000. De verspreiding gebeurde nog steeds provincie per provincie.

En hier is de echte voorouder van onze huidige nummerplaten:



Juli / augustus 1928



Antwerpen 1929 (hotel Dikke Mee) – n° D-972 (blauw) & n° 12498 (rood)



<p><b>CERTIFICAT. — GETUIGSCHRIFT</b></p> <p>Le soussigné, Gouverneur de la province De ondergeteekende, Gouverneur der provin-</p> <p>d <u>NAMUR</u> déclare que cie verklaart dat</p> <p>la plaque pour — automobile (1) motocyclette de plaat voor automobiel (1) motorrijwiel dra- portant le numéro <u>9517</u> du Répertoire gende het nummer van het général des automobiles et des motocyclettes, à algemeen Register der motorwagens en motor- été délivrée sur production de pièces d'identité rijwielen op vertoon van een identiteitsbewijs à M. <u>Edouard Cornille</u> afgeleverd werd aan den Heer</p> <p>rue _____, n° _____ straat nr _____</p> <p>à _____ te _____</p> <p>Cette déclaration vaut pour permis de Deze verklaring geldt als rijbewijs.</p> <p>circulation</p> <p>le _____ 1928 den _____</p> <p><i>Edouard Cornille</i></p> <p>(1) Sous la mention inutile — Het onnutige doorhalen.</p>	<p><b>NOTES IMPORTANTES</b></p> <p>Ce certificat doit être présenté à toute réqui- sition des agents chargés de la police de rou- lage et de la circulation.</p> <p>La plaque et le certificat sont strictement personnels et ne peuvent être cédés. (Régie- ment général sur la Police de roulage et de la circulation.)</p> <p>Les personnes qui n'en font plus usage sont priées, dans leur intérêt, de renvoyer franco la plaque et le certificat au service de la police de roulage, 38, RUE DE LOUVAIN, à Bruxelles ; ce service est chargé d'en opérer la radiation au « Répertoire Général des Automobiles et des Motocyclettes du Royaume. »</p> <p><b>BELANGRIJKE NOFA'S</b></p> <p>Dit getuigschrift moet vertoond worden op elke vordering der agenten, belast met de poli- tie op het vervoer en het verkeer.</p> <p>De plaat en het getuigschrift zijn streng per- soonlijk en mogen niet afgestaan worden. (Al- gemeene verordening vervoer en van het ver- den verzoekt, in hun het getuigschrift, naar naar den Dienst voor Leuenscheweg te Bru- mede belast ze door te Register der Automob- van het Rijk.</p> <p>250</p> <p>38, RUE DE LOUVAIN, à Bruxelles</p>
--	--

n° 9517 – 19/10/1928



Het type 4A1 (1928 – 1931) ; n° 1 tot 190000

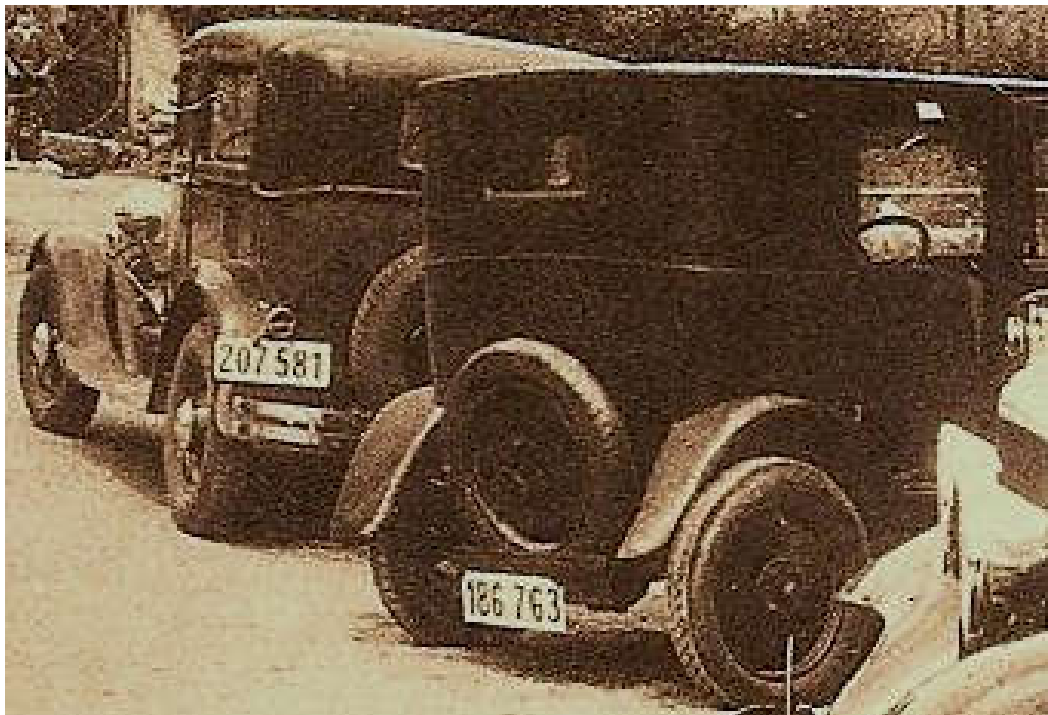
Donkerrode letters in oude stijl en scherpe hoeken.





Het type 4A2 (1931 – 1937) ; n° 190000 tot 360000

Het is vergelijkbaar met type 4A1, maar met afgeronde hoeken.



De verspreiding per provincie zorgde ook voor grote numerieke vertekeningen. Nummer 323108 werd bijvoorbeeld toegewezen in mei 1936 (Oost-Vlaanderen) en 321424 in januari 1936 (Brabant).

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocycle (1) portant le	Ondergeteekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijwiel (1) dragende het
n° 125294	
du répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume a été délivrée à	van het algemeen repertorium der motorvoertuigen van het Rijk, afgeleverd werd aan
Mr. <i>Stachmans Jan</i>	
Rue <i>Antwerpse</i> straat	
n° <i>201</i> a <i>Antwerpse</i>	
nr <i>te</i>	
le <i>31</i> 19 <i>29</i>	
TWERPEN	ANTWERPEN
Le Gouverneur de la province de	De Gouverneur der provincie
(1) <i>Antwerpen</i>	(1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière. (1)	Het Hoofd van den Dienst van het Wegverkeer. (1)
VOU: DEN GOUVERNEUR: De Afgevaardigde-Beambte	
(1) Biffer la mention inutile. - (1) Het onnodige doorhalen.	

N° 125294 van 31/12/1929

CERTIFICAT — Getuigschrift
Le Soussigné, Gouverneur de la province De ondergeteekende, Gouverneur der
d' <i>Lieburg</i> déclare que la province verklaart dat de
plaque pour Automobile (1) <i>Motocyclette</i> plaat voor Automobiel (1) <i>Motorrijwiel</i>
portant le numéro <i>177289</i>
dragende het nummer
du Répertoire Général des Automobiles van het Algemeen Register der motorwa-
et des Motocyclettes, a été délivrée sur gens en motorrijwielen, op vertoon van een
production de pièces d'identité à identiteitsbewijs afgeleverd werd aan den
M <sup>r</sup> <i>Saellart Jan Henri C.</i>
Heer
rue <i>Generaal Reman</i> n° <i>27</i>
à <i>Lepoldsburg</i> straat, n°
te
Cette déclaration vaut pour permis de circulation. Deze verklaring geldt als rijbewijs.
<i>Konst. le 23 7 1931</i>
<i>De Afdeelingsoverste afgevaardigd</i>
<i>Luce Chou</i>
(1) Biffer la mention inutile. - (1) Het onnodige doorhalen.

N° 177789 van 23/07/1931

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné, Gouverneur de la province de	De ondergeteekende, Gouverneur der provincie
<i>BRABANT</i>	
déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocycle (1) portant le	verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijwiel (1) dragende het
n° <i>216555</i>	
du Répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume a été délivrée à	van het algemeen Repertorium der motorvoertuigen van het Rijk, afgeleverd werd aan
Mr. <i>Clays Cyrille</i>	
Rue <i>de Heembek</i> straat	
n° <i>49</i> a <i>Smalle</i>	
nr <i>te</i>	
le <i>21</i> 19 <i>32</i>	
<i>MUSQUE</i>	
Le Gouverneur de la province de	De Gouverneur der provincie
(1) <i>Brabant</i>	(1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière. (1)	Het Hoofd van den Dienst van het Wegverkeer. (1)
<i>Belgique</i>	
(1) Biffer la mention inutile. - (1) Het onnodige doorhalen.	

N° 216555 van mei 1932

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocycle (1) portant le	Ondergeteekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijwiel (1) dragende het
n° - <i>323108</i> -	
du répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume a été délivrée à	van het algemeen repertorium der motorvoertuigen van het Rijk, afgeleverd werd aan
Mr. <i>Volckaert Allart</i>	
Rue <i>Seeruaalberg</i> straat	
n° <i>14</i> a <i>de eirelbeke</i>	
nr <i>te</i>	
le <i>22</i> 19 <i>36</i>	
den	
Le Gouverneur de la province de	De Gouverneur der provincie
(1) <i>Oost-Vlaanderen</i>	(1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière. (1)	Het Hoofd van den Dienst van het Wegverkeer. (1)
<i>Belgique</i>	
(1) Biffer la mention inutile. - (1) Het onnodige doorhalen.	

N° 323108 van 22/05/1936

### Het type 4A3 (1931 – 1937)

Dit is meer een 'variëteit' dan een echt 'type'. Het lijkt op type 4A2 (afgeronde hoeken), maar met oranje cijfers.

Deze variëteit heeft ook zeer ongelijksoortige nummers, die allemaal lager zijn dan 360000. Er is enige twijfel over 221176, dat een origineel nummer zou kunnen zijn, maar het is duidelijk dat 66206 en 80171, die onder de 190000 liggen, duplicaten zijn van beschadigde bordes, of vrije nummers die later opnieuw zijn uitgegeven.



### Het type 4B (1937 – 1953) ; n° 1 tot 999999

Type 4B wordt voornamelijk gekenmerkt door cijfers in een modernere stijl. De rode kleur van de cijfers is over het algemeen helderder en minder donker dan die van de cijfers van de types 4A1 en 4A2.

Deze reeks begon in 1937 met nummer 360000 en bereikte in mei 1940 (Tweede Wereldoorlog) ongeveer nummer 460000. Nummer 500000 werd vervolgens uitgedeeld in 1946; 600000 eind 1947; 700000 in 1949; 800000 eind 1950; 900000 rond maart 1952, en 999999 in de zomer van 1953.

Eind 1953 werden oude vacante nummers (waarvan er toen meer dan 450.000 beschikbaar waren) uitgedeeld om de overgang te maken naar een nieuw (klein) model aluminium plaat, gepland voor januari 1954.

Er waren dus twee categorieën type 4B platen: de "originelen" die betrekking hadden op nummers (meer dan 360000) die nog niet gepubliceerd waren op het moment dat ze gemaakt werden... en de "herdrukken" die een oud nummer toonden, soms erg klein, ofwel beschikbaar en herverdeeld (voornamelijk eind 1953), ofwel een duplicaat dat kon teruggaan tot het einde van de jaren 1930.



270798 – Zeldzame " gewelfde " variëteit; nummers tussen 270000 en 275000; precieze datum onbekend. Let op de speciale stempel:



n° 270798



cachet ordinaire





Eté 1951

Te noteren: een reeks met frambozenrode cijfers en een crème witte achtergrond die tussen de vijftien- en twintigduizend opeenvolgende nummers omvat in het interval  $\langle 915000 - 935000 \rangle$  van 1952.



CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocy- cle (1) portant le	Ondergetekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijtuig (1) dragende het
n° <u>413625</u>	
du répertoire général des véhicules automobiles du Royaume a été délivré à	van het algemeen register van het Rijk, afgeleverd werd aan
M <sup>r</sup> <u>Lagardie Edgar</u>	
Rue <u>de la Croix</u>	
n° <u>21</u> à <u>Luchon</u>	
le <u>19</u> de <u>avril</u> 19 <u>39</u>	
Le Gouverneur de la province de <u>Brabant</u> (1)	De Gouverneur der provincie <u>Brabant</u> (1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière (1)	Het Hoofd van de Dienst van het Wegverkeer (1)
<i>[Signature]</i>	
(1) Siffer la mention inutile. - (1) Het nummer doorklaren. P. H.	

413625 van 19 april 1939

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocy- cle (1) portant le	Ondergetekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijtuig (1) dragende het
n° <u>713862</u>	
du répertoire général des véhicules automobiles du Royaume a été délivré à	van het algemeen register van het Rijk, afgeleverd werd aan
M <sup>r</sup> <u>Couleur René</u>	
Rue <u>de la station</u>	
n° <u>25</u> à <u>Châtelet</u>	
le <u>21-6</u> de <u>1949</u>	
Le Gouverneur de la province de <u>Brabant</u> (1)	De Gouverneur der provincie <u>Brabant</u> (1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière (1)	Het Hoofd van de Dienst van het Wegverkeer (1)
<i>[Signature]</i>	
(1) Siffer la mention inutile. - (1) Het nummer doorklaren. P. H.	

713862 van 21 juin 1949

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMERBEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocy- cle (1) portant le	Ondergetekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijtuig (1) dragende het
n° <u>812078</u>	
du répertoire général des véhicules automobiles du Royaume a été délivré à	van het algemeen register van het Rijk, afgeleverd werd aan
M <sup>r</sup> <u>Verpain Maurice</u>	
av. <u>Sapinière</u> street	
n° <u>84</u> à <u>Wocle</u>	
le <u>5-1</u> de <u>1957</u>	
Le Gouverneur de la province de <u>Brabant</u> (1)	De Gouverneur der provincie <u>Brabant</u> (1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière (1)	Het Hoofd van de Dienst van het Wegverkeer (1)
<i>[Signature]</i>	
(1) Siffer la mention inutile. - Het nummer doorklaren. P. H.	

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile - motocy- cle (1) portant le	Ondergetekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel - motorrijtuig (1) dragende het
n° <u>903483</u>	
du répertoire général des véhicules automobiles du Royaume a été délivré à	van het algemeen register van het Rijk, afgeleverd werd aan
M <sup>r</sup> <u>Canuelts Pierre</u>	
Ch <sup>é</sup> <u>Waterloo</u> straat	
n° <u>495</u> à <u>Tulle</u>	
le <u>4</u> de <u>1952</u>	
Le Gouverneur de la province de <u>Brabant</u> (1)	De Gouverneur der provincie <u>Brabant</u> (1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière (1)	Het Hoofd van de Dienst van het Wegverkeer (1)
<i>[Signature]</i>	
(1) Siffer la mention inutile. - Het nummer doorklaren. P. H.	

812078 van 5 janvier 1951

903483 van 1<sup>er</sup> avril 1952

## 6. De Speciale Reeksen

Het betreft de nummerplaten van voertuigen van het leger, de koninklijke familie, ministers, parlementsleden, buitenlandse ingezetenen en diplomaten, maar ook van taxi's, garages, de politie, bussen, enz.

### *--- Speciale Reeksen, auto's et camions, van 1900 tot 1928.*

Van 1900 tot 1928 (types 1, 2 en 3) is er nog geen spoor gevonden van een speciaal type Belgische nummerplaat.

\*\*\* Van 1900 tot 1914 was het de jaarlijkse provinciale belastingplaat die de gebruikscategorie van de meeste motorvoertuigen aangaf.

Hier is bijvoorbeeld een permanente nummerplaat van het type 1B (<16215>) die in 1907 werd uitgegeven. Laten we aannemen dat het was uitgegeven voor een auto (en niet voor een motorfiets) en dat het nog steeds in gebruik was in 1909. Deze plaat zou dan bevestigd kunnen zijn aan een van de provinciale belastingplaten die hieronder zijn afgebeeld (de maatschalen zijn gerespecteerd):



nrs. 19 en 142: auto's voor privégebruik.

nr. 1585 (geëmailleerde cijfers): auto of vrachtwagen vrijgesteld van belasting.

n° 1338, 749 en 189: transportwagen.

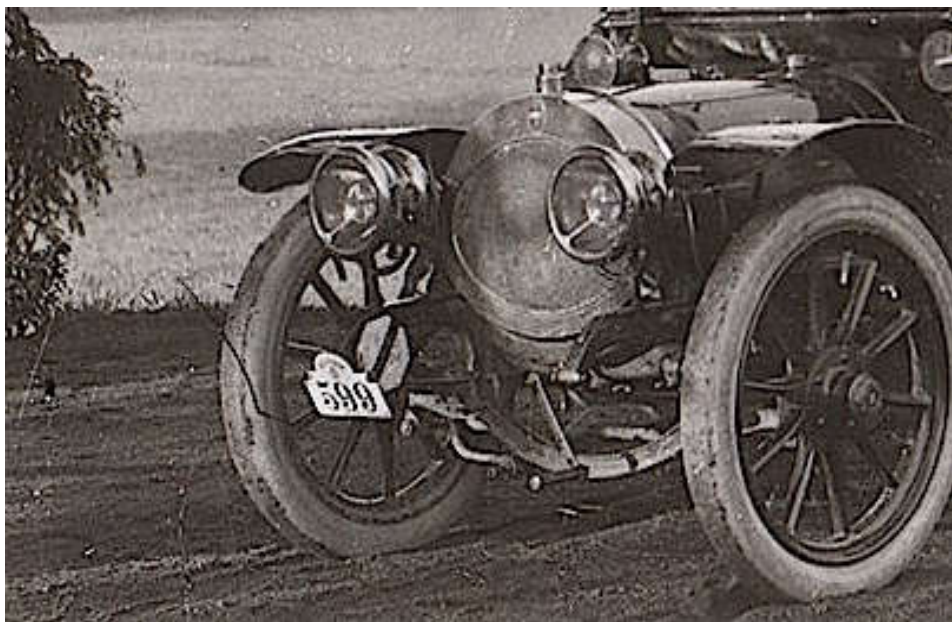
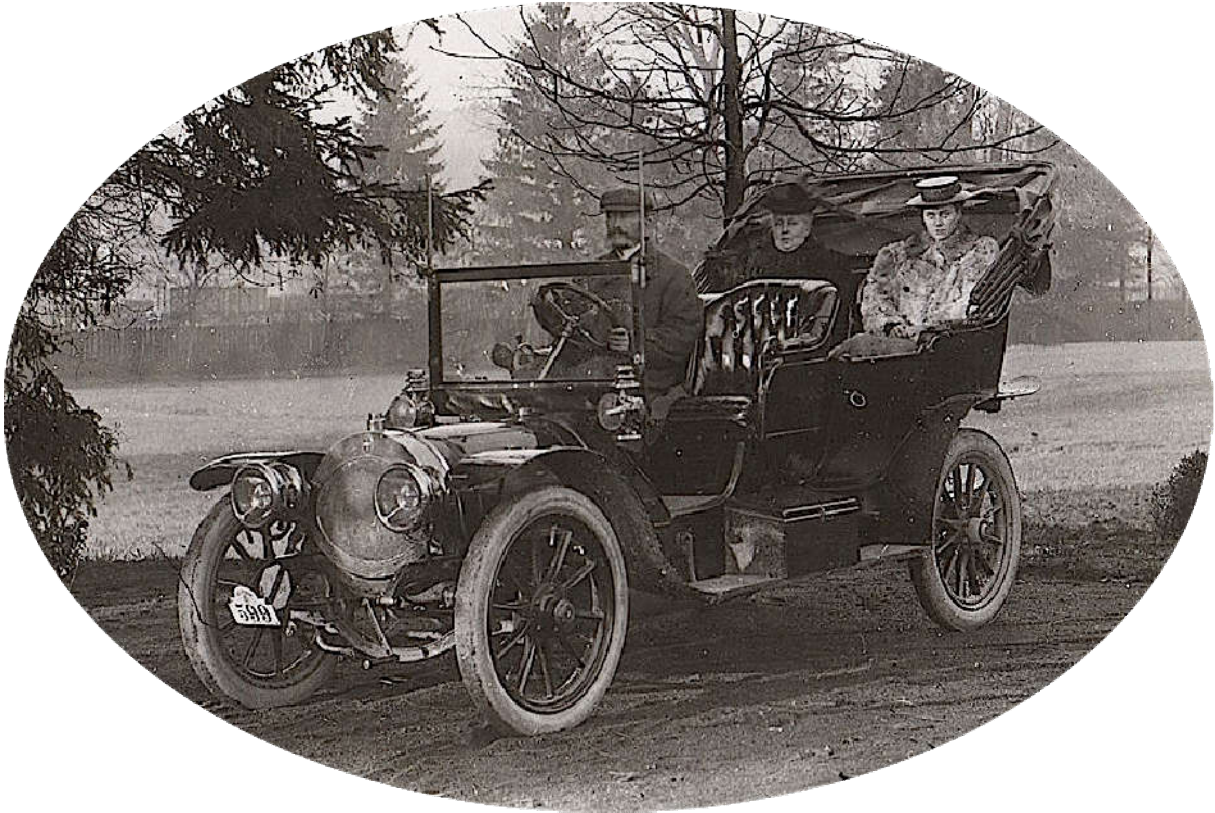
nr. 103: garagehouder.

n° 1162: gemengd voertuig (licht transport).

Opgemerkt moet worden dat, van 1908 tot 1914, elk groot formaat zonder gekleurde balk, betekende "auto voor privégebruik".







Type A1 nummer 599 uit 1900 met een achthoekig belastingplaatje uit 1907, de datum van deze foto.

Dan is er nog dit andere voorbeeld van een type 2 nummerplaat voor auto's of vrachtwagens, nummer 14921, dat in 1910 werd uitgegeven. Als deze 'zwarte reus' tot 1914 werd gebruikt, kan hij vergezeld zijn geweest van een van de volgende fiscale platen (relatieve afmetingen ook gerespecteerd):



n° 1577 et 2276 : belastingvrij.

n° 44, 1710 et 100 : taxi.

n° 969 et 1509 : Transport vrachtwagen.

n° 1527 : gemengd voertuig.

n° 61 : garagehouder

n° 89 : huurwagen.

De categorie "belastingvrij" was hoofdzakelijk van toepassing op openbare diensten (politie, brandweer, enz.) en officiële voertuigen.



\*\*\* Wat de registratie van motorvoertuigen van de Koninklijke Familie en het Hof in het algemeen betreft, blijkt dat ZKH Koning Leopold II en Prins en toekomstig Koning Albert I zich gedroegen als gewone burgers. Bijvoorbeeld:

- Registratie van twee motorfietsen (nr. 152 en 153 van het type 1A), helemaal begin 1900, op naam van "S. A. R. Prins Albert van België
- Inschrijving van een auto (nr. 1142 type 1A) op naam van "Z. M. Léopold II, Bruxelles".
- Inschrijving van een auto (# 16006 type 2, zwarte reus), eind 1910, op naam van "Z.M. Albert, Koning der Belgen".
- En, nog steeds, de gereserveerde "hemelsblauwe" reeks van type 3A <10101 tot 10120> gebruikt door het Hof tussen 1920 en 1928/29.



16005 Schmouliane, Philippe,  
Bruxelles.  
16006 Sa Majesté Albert, roi  
des Belges.  
16007 Verbuurgt, J., Schaer-  
beek.

\*\*\* Er zijn ook geen speciale militaire series gevonden..



Genie Konvooi en de gewone blauwe reus # 59842 uit 1923.

--- *Speciale serie, voor auto's en vrachtwagens, van 1928 tot 1953.*

\*\*\* Koninklijke familie en enkele hoogwaardigheidsbekleders van de staat (nr. 1 tot 100)



14 x 27 cm

\*\*\* Ministers en hooggeplaatste ambtenaren van de regering en van overheidsorganen



Letter "A" gevolgd door een getal van één tot drie cijfers - 16 x 30 cm

\*\*\* Senaat (P-1 tot P-200) en Parlement (P-201 tot P-500))



\*\*\* Leger 1928-1940: zonder embleemstempel, witte letters op zwarte achtergrond.



15 x 43,5 cm



"R" staat voor "aanhangwagenplaat".

\*\*\* Leger 1945-1953: geen embleemzegel, zwarte cijfers op witte achtergrond.

Er zijn verschillende afmetingen en stijlen, met een maximum van 5 cijfers.





Generale Staf : 14 x 34 cm & 10 x 29 cm

\*\*\* Garages: Nr. 1 tot ongeveer 9500, zwarte cijfers op gele achtergrond.



15 x 26,5 cm & 10 x 25 cm

\*\*\* Bewoners op doorreis, politie, taxi's, enz.

Er is geen specifiek model bekend.

\*\*\* Diplomatiek korps:

Aan de ene kant zijn er voorbeelden van de vorm CD 123 met moderne cijfers, en aan de andere kant ovale "CD" borden (ook "CC" -- consulaire corps), borden die gebruikt kunnen zijn in combinatie met een gewone achterplaat.



*--- Speciale serie voor motorfietsen.*

Er zijn geen speciale series bekend tussen 1900 en 1926. Alleen een of andere gereserveerde reeks, zoals de nummers 1 tot 300 voor het leger in 1920 (3e motorfietsserie). Voor de vierde motorfietsserie (1926 -1956), zie hieronder...



## 7. De vierde serie motorfietsen (1926 - 1956)

De nummers zijn wit op een donkerblauwe achtergrond, met het geheel onderstreept (in plaats van omkaderd) door een dunne witte rand (10 x 23,5 cm voor 6 nummers).



Deze serie begint met nummer 1 en eindigt rond nummer 620000. Er is minstens één speciale serie: de "E"-serie, met als maximum nummer E 99999, bedoeld voor beëdigde ambtenaren van de Belgische staat (politieagenten, magistraten, leraren, enz.).

CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile-motocycle (1) portant le	Ondergeteekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel-motorrijwiel (1) dragende het
no <u>164667</u>	
nr	
du répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume a été délivrée à	van het algemeen repertorium der motorvoertuigen van het Rijk, afgeleverd werd aan
Mr <u>Houmont Louis</u>	
Rue <u>d'Annoterles</u> straat	
no <u>47</u> a <u>Chapelle Heekmann</u>	
nr <u>te</u>	
<u>Mons</u> le <u>7</u> / <u>7</u> 19 <u>36</u>	
den	
Le Gouverneur de la province de	De Gouverneur der provincie
<u>HAINAUT</u> (1)	(1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière. (1)	Het Hoofd van den Dienst van het Wegverkeer. (1)
<u>[Signature]</u>	
(1) Biffer le mention inutile. — (1) Het onnoodige doorhalen.	

Motorfiets N° 164667 van juli 1936

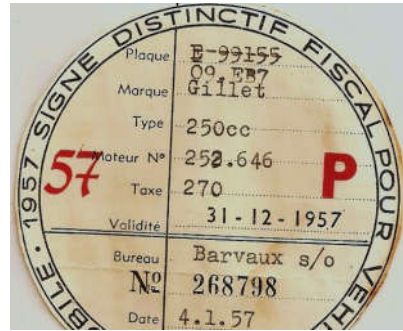
CERTIFICAT d'immatriculation	NUMMER-BEWIJS
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour automobile-motocycle (1) portant le	Ondergeteekende verklaart dat de nummerplaat voor automobiel-motorrijwiel (1) dragende het
no <u>471804</u>	
nr	
du répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume a été délivrée à	van het algemeen repertorium der motorvoertuigen van het Rijk, afgeleverd werd aan
Mr <u>[Signature]</u>	
Rue <u>[Signature]</u> straat	
no <u>[Signature]</u>	
nr <u>[Signature]</u>	
<u>[Signature]</u> le <u>[Signature]</u> 19 <u>[Signature]</u>	
den	
Le Gouverneur de la province de	De Gouverneur der provincie
<u>HAINAUT</u> (1)	(1)
Le Chef de l'Office de la Circulation Routière. (1)	Het Hoofd van den Dienst van het Wegverkeer. (1)
<u>[Signature]</u>	
(1) Biffer le mention inutile. — (1) Het onnoodige doorhalen.	

Motorfiets N° 471804 van februari 1954

CERTIFICAT d'immatriculation	Extrait du règlement général sur la police du roulage et de la circulation.
Le soussigné déclare que la plaque d'immatriculation pour <del>automobile</del> - motocycle (1) portant le n° <u>E 64259</u>	Prescriptions :
du répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume a été délivrée à	La plaque et le certificat d'immatriculation sont strictement personnels et ne peuvent être cédés. Le conducteur d'un véhicule automoteur est tenu de présenter le certificat d'immatriculation à toute réquisition des agents chargés de la police du roulage et de la circulation.
Mr <u>Buisset Hector, Fernand</u>	
Rue <u>Momignies</u>	
no <u>338</u> a <u>Seloignes</u>	
Bruxelles, le <u>18 JAN 1946</u> 19	
Le Directeur, de l'Office de la Circulation Routière,	
<u>[Signature]</u>	
(1) Biffer la mention inutile. P. R.	

Motorfiets N° E 64259 van januari 1946

Nummer E 99999, de laatste van deze speciale serie, werd ongetwijfeld uitgegeven:



Het nummer E 99155 werd 09. EB7 in 1957.



E-65201 - Motorrijder van de politie in 1951

## 8. Het einde van het tijdperk van het email

--- Het einde van de Type 4-wagen (1953)

*Het kenteken « 999999 » :*

*« ... We hebben erop gewacht, want de afgelopen weken zagen we auto's met nummerplaten die de miljoengrens naderden. Nu is het zover: de Brabantse provinciale autoriteiten hebben de plaat met het nummer 999999 uitgegeven ... Toegegeven, er zijn nog nummers onder het miljoen beschikbaar in andere provincies, maar in ieder geval in Brabant zal er dringend actie moeten worden ondernomen ... dankzij de verdeling van oude, ongebruikte nummers die zijn teruggehaald van eigenaren die zijn gestopt met rijden. Een kleine reserve ... die het in het beste geval mogelijk zal maken om het kritieke moment uit te stellen ... Want hoewel men goed begrijpt dat er niet een miljoen auto's zijn in België en dat bijna de helft van de nummerplaten niet gebruikt wordt, is de administratie, zoals de zaken er nu voorstaan, niettemin machteloos om de overgrote meerderheid van de eigenaars te overtuigen om afstand te doen van deze nutteloze platen ... ». ("Speed" magazine, september 1953, citaat van La Libre Belgique)*



Er waren echter enkele tienduizenden platen met oude nummers nodig om 1953 te voltooien. De nummers varieerden enorm, van drie cijfers tot ongeveer 900.000.

--- De dagen van het prachtige email zijn voorbij !!!

Als we aannemen dat het tijdperk van het email vooral betrekking had op nummerplaten van auto's, dan eindigde het op 1 januari 1954, met de komst van het nieuwe "gelakte aluminium" model met één letter en vier cijfers.

Maar email verdween niet volledig op die datum.

De meer dan 500.000 nummers die nog in gebruik waren van de uitgaande serie moesten eerst worden vervangen, een taak die pas in 1955 echt voltooid zou zijn.

Er zou ook gewacht moeten worden tot het motorfietsmodel uit 1926 zou verdwijnen, dat wil zeggen begin 1957.

En last but not least moest er rekening worden gehouden met de legerplaten. Hoewel ook deze dezelfde vernieuwing ondergingen, werden niet alle oude geëmailleerde militaire nummers snel vervangen en stierven sommige van de overlevenden vele jaren later van ouderdom.









Type 1A Nr. 1831 van 1900 & fiscale plaat Luik 1905





Type 1A Nr. 6043 van 1903 & fiscale plaat Luik 1906



## Sectie II. Het Aluminium tijdperk (1954)

### 1. De vijfde serie auto's en vrachtwagens (1954 – 1973)

#### --- De eigenschappen van het vijfde type

Deze aluminium platen in reliëf zijn 27,5 x 11 cm groot. De achterplaat is gestempeld met een ongekleurd officieel stempel "CV", wat "Circulation" betekent in het Frans en "Verkeer" in het Nederlands (twee synonieme termen). In bepaalde omstandigheden, waaronder de vervanging van geëmailleerde type 4-borden van voormalige bestuurders, levert de administratie ook een voorplaat die lijkt op de achterplaat, maar zonder het officiële stempel.



#### --- Le type 5A (1954 – 1959) ; n° B.0001 à 9999.Z

Er worden vijf tekens gebruikt, vier cijfers en een letter waarvan de positie varieert. Bijvoorbeeld: "V.3555"; "3.V.555"; "35.V.55"; "355.V.5" en "3555.V", wat overeenkomt met ongeveer 50.000 mogelijkheden per gekozen letter.

Als we weten dat de letters "I", "O" en "Q" (om redenen van leesbaarheid) niet zouden worden verdeeld, en ook weten dat de "P" voornamelijk zou worden gereserveerd voor touringcars, bussen en voertuigen van openbare diensten, en dat de letter "A" zou worden gereserveerd voor een speciale "ministeriële" serie, krijgen we een totaal van iets meer dan een miljoen mogelijke combinaties voor gewone auto's en vrachtwagens.

Opmerkelijk genoeg zijn sommige borden uit deze periode vandaag de dag nog steeds op de weg, de meeste overgeschilderd door hun eigenaars (zoals de "84.U.22"), en sommige nog steeds in hun originele staat (zoals de "667.S.8").



### --- De vervanging van het type 4 door het type 5

*\* Januari / februari 1954*

Het was de letter "R" die werd gekozen voor nieuwe bestuurders. De "R" werd gevolgd door "S" en vervolgens "T" in 1955.

Voor oudere bestuurders werd de geleidelijke vervanging van geëmailleerde type 4 borden gepland over 14 maanden vanaf maart 1954.



*On a commencé à distribuer les nouvelles plaques d'auto's composées de lettres et de chiffres. C'est par la lettre R suivie de quatre chiffres que l'on a débuté. Ici un modèle de ces nouvelles plaques.*

Magazine « Speed » – februari 1954

*\* Maart 1954*

De eerste oproep wordt gedaan naar houders van oude nummers van 100000 tot 199999. Daarvoor wordt de letter "D" gebruikt.

De distributie gebeurt niet automatisch in oplopende numerieke volgorde, maar in de chronologische volgorde waarin de houders de aanvraagformaliteiten vervullen. Zij krijgen dan gratis een paar platen van het nieuwe model.

Van de eerste 800.000 verdeelde geëmailleerde nummers waren er destijds nog minder dan 400.000 in gebruik. Er moet ook worden opgemerkt dat de 100.000, 200.000, 300.000 en

400.000 groepen (gedeeltelijk voor deze laatste groep), allemaal overlevenden van voor de Tweede Wereldoorlog, zeker het minst vertegenwoordigd waren. Bijgevolg was het gebruik van een enkele letter (ongeveer 50.000 mogelijkheden) om elk van deze vier reeksen te vervangen meer dan voldoende.

*\* April / December 1954*

De reeks 200000 / 299999 (inclusief eventuele 'laatkomers' in de reeks 100000) wordt vervangen door registraties met de letter 'E'.  
Het nummer 204968 wordt bijvoorbeeld "177.E.9".



Vervolgens komen de reeksen 300000 en 400000 overeen met respectievelijk de letters "F" en "G".

De 500000, 600000 en 700000 reeksen krijgen dan de letters "H", "J", "K" en geheel of gedeeltelijk de "L" reeks (nummer 504989 krijgt "30.H.44" en nummer 614522 wordt "33.J.15").

Er zijn echter uitzonderingen, want vroegtijdige vervangingen zijn weliswaar "betalend", maar niet verboden:

"... Vervangingen op door de Minister van Communicatie aan te geven tijdstippen zullen gratis worden uitgevoerd. In dit laatste geval wordt de voorplaat samen met de achter plaat en het inschrijvingsboekje geleverd. Voor vervroegde vervangingen moet worden betaald...".  
Tijdschrift "Speed", maart 1954.

*\* De geëmailleerde reeks "101 - 99999"*

Het vervangen van deze "kleine" nummers was een moeizaam en langdurig proces (eind 1954/begin 1955). In die tijd waren veel Belgen erg gehecht aan hun registratienummer, vooral omdat het klein was en daarom verondersteld werd een teken van een bepaalde elite te zijn. Zozeer zelfs dat mensen twijfelden. Aanvankelijk werd overeengekomen dat degenen met nummers onder de 100.000 hun nummer zouden behouden. Dus, bijvoorbeeld, de "35673" van type 4 in email zou de "35673" van type 5 in aluminium blijven. En "898" zou "00898" zijn geworden. Maar dit schema zonder letters werd uiteindelijk verworpen door de autoriteiten, die de letters "B" en "C" reserveerden voor deze reeks. En, in tegenstelling tot de andere reeksen, werd de rekenkundige volgorde deze keer nauwgezet gerespecteerd. Gezien het feit dat het nummer 11434 de B.6974 kreeg, en de 5555 een registratie in de buurt van B.3750, is het redelijk om je voor te stellen dat de oude drie- en viercijferige nummers het interval van B.0001 tot ongeveer B.6400 vulden. En zo verder voor de hele 'B'-serie en het

begin van de 'C'-serie, want het lijkt erop dat deze zeer gewilde reeks van minder dan 100.000 exemplaren meer dan 50.000 exemplaren telde.



Achterplaat boven en voorplaat onder

Uittreksel uit het tijdschrift 'Speed' van maart 1955, waarin een artikel van de Royal Automobile Club of Belgium wordt geciteerd:

"... Ik heb een viercijferig kenteken sinds de platen van 1928 werden uitgegeven. Ik had gehoopt dat de autoriteiten me zouden toestaan het te gebruiken ... Ik heb net mijn boekje en mijn twee nieuwe platen ontvangen; ze dragen een ander nummer, kleiner, dat is waar, dan mijn oude. Ze komen echter niet overeen met de belofde ...".

\* *Eerste helft van 1955*

Nu is het blok 800000 / 999999 aan de beurt.

Voor alle voorgaande blokken (nrs. 101 tot 799999): de letters "B" tot "L" (exclusief "I") komen overeen met ongeveer 500.000 combinaties voor slechts minder dan 400.000 benodigde vervangingen. Dit roept de vraag op wat er zal gebeuren met de voor de hand liggende restjes met betrekking tot letters als "C", "D", "E", "F", enz.

Het feit dat nummer 829106 "429.C.6" kreeg, geeft aan dat deze restjes voornamelijk in 1955 werden uitgedeeld om de reeks "800000 - 999999" te vervangen door de letter "M".

En dus, toen de vervangingsoperatie volledig was afgerond (tweede helft van 1955), komen we tot een conclusie die als volgt kan worden samengevat:

*Vervanging van iets minder dan 550.000 geëmailleerde platen met de letters "B", "C", "D", "E", "F", "G", "H", "J", "K", "L" en een groot deel van de "M". Tegelijkertijd werden ongeveer 150.000 platen (voor nieuwe bestuurders) met de letters "R", "S" en "T" uitgedeeld (merk op dat het nummer 45.T.90 op 23 juni 1955 werd uitgegeven).*

A ce sujet, voici deux extraits importants d'un article du magazine « Speed » daté d'avril 1955 :

"Terwijl er tot nu toe 112.000 R-, S- of T-nummerplaten zijn uitgegeven, heeft de vervanging van oude platen, die is opgelopen tot 800.000, slechts geresulteerd in de uitgifte van 350.000 nieuwe platen ..." en

"... alle nummers die in de toekomst opnieuw beschikbaar komen - en dat zijn er elk jaar enkele duizenden - worden onmiddellijk opnieuw verdeeld onder nieuwe automobilisten..."

\* *En vervolgens...*

Eind 1955 - 1956 - 1957 - 1958 - 1959: "M" werd voltooid, de reeksen "N" en "U" werden verdeeld, gevolgd door de letters "V"; "W"; "X"; "Y" en "Z". En niet te vergeten de periodieke herverdeling van vacante nummers, en in het bijzonder de zeer waarschijnlijke herverdeling die voorafging aan het verschijnen van het tweeletterige, driecijferige model begin 1960.

--- Type 5B (1960 - 1971); nrs. AB.001 tot 999.ZZ



Deze subreeks lijkt in grote lijnen op de voorgaande subreeks (type 5A), behalve dat ze een paar van twee onlosmakelijk verbonden letters bevat in de volgende mogelijke patronen: XX.123; 1.XX.23; 12.XX.3 en 123.XX. De letters "I", "O" en "Q" zijn nog steeds uitgesloten. Bovendien worden letterparen beginnend met "E", "G", "L", "M" en "P" ook uitgesloten (paren gereserveerd voor type 5 "motorfiets" platen - zie hieronder).

Met een redelijke benadering verkrijgen we :

1960: begin van A (AB.001 >>>)

1961: einde van A (>>> 999.AZ) - geheel B (BA.001 >>> 999.BZ)

1962: geheel C (CA.001 >>> 999.CZ) - begin D (DA.001 >>>)

1963: einde van D (>>> 999.DZ) - begin van F (FA.001 >>>)

1964: einde van F (>>> 999.FZ) - geheel H (HA.001 >>> 999.HZ)

1965: geheel K (KA.001 >>> 999.KZ) - begin N (NA.001 >>>)

1966: einde van N (>>> 999.NZ) - geheel R (RA.001 >>> 999.RZ)

1967: geheel S (SA.001 >>> 999.SZ) - begin van T (TA.001 >>>)

1968: einde van T (>>> 999.TZ) - geheel U - begin van V (VA.001 >>>)

1969: einde van V (>>> 999.VZ) - geheel W - begin van X (XA.001 >>>)

1970: einde X (>>> 999.XZ) - geheel Y - begin Z (ZA.001 >>>)

1971: einde Z (>>> 999.ZZ)

--- Type 5C (1971 - 1973); C.001.A tot X.999.V



Voor deze laatste subreeks wordt het letterpaar losgekoppeld, waardoor we het diagram krijgen: "één letter - drie cijfers - één letter".



### --- Speciale reeksen Type 5 (1954-1973)

Afgezien van een of twee nieuwe kenmerken blijven ze in grote lijnen vergelijkbaar met die van het vorige type (type 4).

De nummering van de "koninklijke", "ministeriële" en "parlementaire" series blijft ongewijzigd, waarbij alleen de aard van de basis verandert van geëmailleerd metaal naar aluminium in reliëf.

De militaire serie blijft minder dan zes cijfers tellen. De afmetingen van de voor- en achter platen zijn nu hetzelfde, in overeenstemming met die van gewone civiele platen. Nogmaals, er is geen officiële stempel voor deze serie.



De reeks "garagisten" blijft zwart op een gele achtergrond, maar begint nu bij nummer 10000.



Er is nog steeds geen speciale 'politie' of 'taxi' serie. Maar er is nu een ouderwets wit-op-rood model voor buitenlandse ingezetenen (inclusief NAVO-soldaten) en auto's op doorreis. Voor diplomaten uit het buitenland is er een speciaal model dat begint met de letters CD gevolgd door twee cijfers en dan een variabele letter.



Bussen, touringcars en andere voertuigen van de openbare dienst krijgen een gewoon rood nummer op een witte achtergrond, maar in de vorm "1234.P", dan "123.P.4".



## 2. De vijfde reeks voor motorfietsen (1957 – 1972)

Email maakt plaats voor aluminium met reliëf. De kleuren (wit op donkerblauw) blijven ongewijzigd. De afmetingen zijn iets kleiner: Type 5 is nu 20,5 x 8 cm, vergeleken met 23,5 x 10 cm voor geëmailleerd Type 4.

Naast het officiële "CV"-teken zijn er twee onafscheidelijke letters die vergezeld gaan van drie cijfers, zoals te zien is in de diagrammen:

EA.001 >>> EZ.999 ; 0EA.01 >>> 9EZ.99 ; 00.EA1 >>> 99.EZ9 en 001.EA >> 999.EZ.

Hetzelfde patroon geldt voor de paren GA>GZ; LA>LZ; MA>MZ en PA>PZ.

Dit kan verklaren waarom deze tweelettercombinaties, gereserveerd voor motorfietsen, niet werden gebruikt op 5B model auto- en vrachtwagenplaten (1960-1971).

Net als bij de vijfde "auto"-serie wordt de distributie niet langer per provincie uitgevoerd, maar gecentraliseerd in Brussel, en de platen worden meestal per post naar de houder gestuurd.



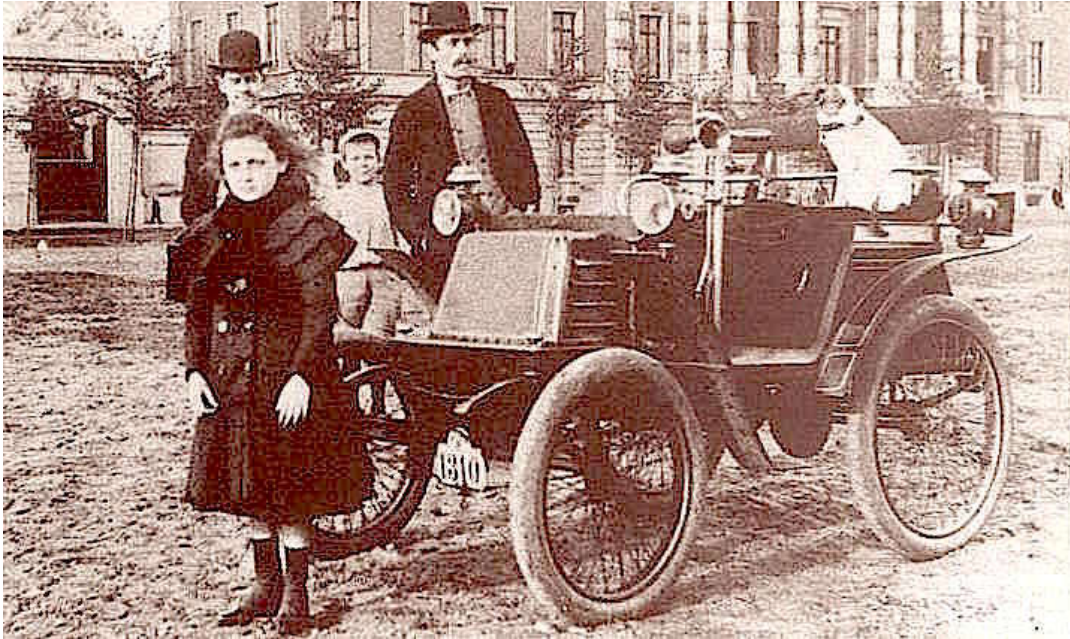
### 3. En vervolgens ...

In 1973 werd het 3-letterige model veranderd in ABC-123 in rood op een witte achtergrond voor auto's/vrachtwagens (de serie 5 uit 1954 was nog niet verlopen en bleef in gebruik); en in 1972 werd het verticale model veranderd in MAB-123 in zwart op een gele achtergrond voor motorfietsen (de serie uit 1957 werd vervangen door dit nieuwe model). En zo begon het moderne tijdperk van nummerplaten...

## Sektie III. Bijlagen en anekdotes

### 1. Terug naar type 1 (1900/1910)

--- Het mysterie van de achterplaat:



Je zou denken dat, met uitzondering van kleine details, alles duidelijk en helder, zeker en geverifieerd zou zijn. Hoewel de hoofdzaken bekend zijn, blijven een aantal punten echter onduidelijk, dubbelzinnig en bevatten ze soms tegenstrijdige aanwijzingen.

Hier volgen enkele uittreksels uit het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1899:

Artikel I 3° (tweede alinea): "... Alle automobielen en motorfietsen moeten voorzien zijn van twee duidelijk zichtbare platen, één aan de voorzijde en één aan de achterzijde, waarop een serienummer staat dat afkomstig is uit één enkel register voor het hele Koninkrijk.

Artikel I 4° (volledig): "Alle voertuigen moeten van 's morgens vroeg tot 's morgens laat uitgerust zijn met ten minste één goed verlichte lantaarn die licht uitstraalt in de rijrichting. Automobielen en motorfietsen moeten bovendien zijn voorzien van een lantaarn die aan de achterzijde van het voertuig is bevestigd en zo is geplaatst dat het in het vorige lid bedoelde serienummer wordt verlicht".

Bij het lezen van dit officiële document is er geen ruimte voor twijfel: het was gebruikelijk dat aan elke bestuurder van een motorfiets een paar platen (voor en achter) werden verstrekt, tegen betaling van een passende vergoeding zoals voorgeschreven door de wet.

En toch...

Allereerst was er deze vaststelling: hoewel er in de loop van vele jaren onderzoek enkele tientallen type 1-plaatjes waren gevonden, droegen ze allemaal verschillende nummers en was er geen bijpassend paar ontdekt.

Bovendien waren er geen foto's uit die periode waarop een officiële nummerplaat achterop een Belgisch voertuig te zien was.

En de twijfel begon toe te slaan. Tot ...

Hier zijn uittreksels uit een vonnis van de correctionele rechtbank van Leuven (januari 1902):

"De verdachte wordt ervan beschuldigd op 12 maart 1901 om 10 uur 's morgens een motorvoertuig op de weg te hebben gebracht zonder dat het was voorzien van twee voorgeschreven platen, één aan de voorkant en één aan de achterkant ...".

"Dat uit het onderzoek blijkt dat de autoriteiten tot op heden hebben nagelaten achterkentekenplaten af te geven; dat dit in het bijzonder het geval is voor de beklaagde ...".

Dit is het bewijs van het niet bestaan van paren officiële kentekenplaten, tenminste in de beginperiode. En totdat het tegendeel bewezen is, wordt deze stand van zaken geëxtrapoleerd naar 1910.

En dat is een verontrustende conclusie: hoe kunnen we vertrouwen op wettelijke besluiten als het eerste van allemaal onbetrouwbaar bleek te zijn in de manier waarop het werd toegepast?

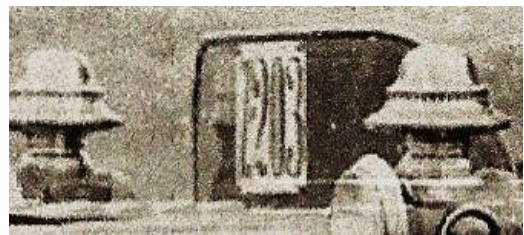
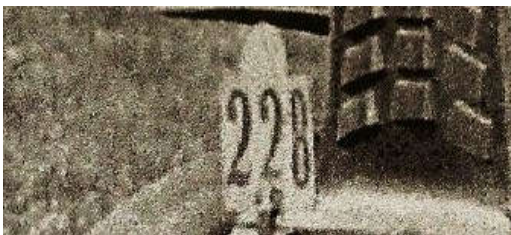
### --- De plaat die niet bestond:

Het verhaal begint met de publicatie van een foto op een bekende website:



"Een Belgische nummerplaat voor Nederlandse grensarbeiders", volgens de verkoper. Een uniek exemplaar, onbekend, niet erg geloofwaardig, waarschijnlijk een emaillerend prototype voor een project zonder toekomst. Opgemerkt moet worden dat nummer 163, met het woord "België", ook bestond, met betrekking tot een auto of vrachtwagen van een naamloze vennootschap, Chaussée d'Anvers in Laken (Brussel): in de provincie Brabant, ver van Nederland.

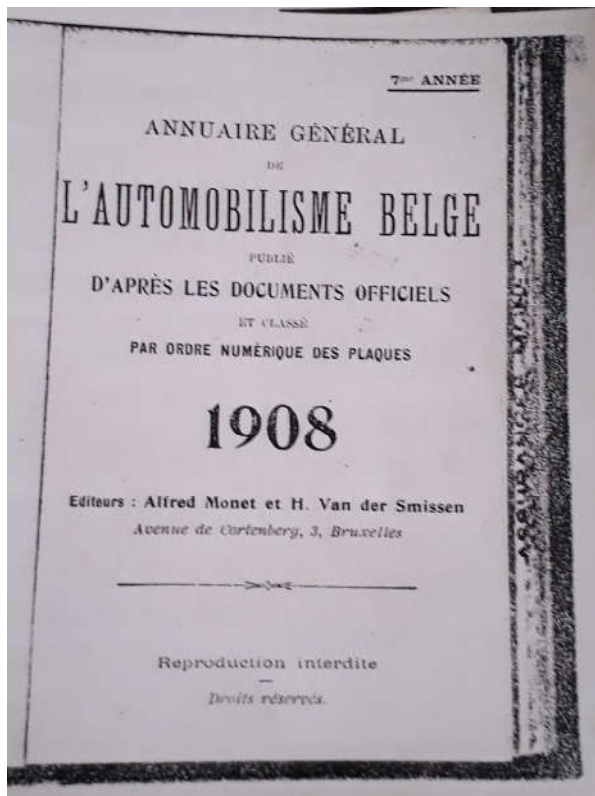
Toen ging er een tijd voorbij totdat we deze foto uit die tijd ontdekten:



Een Zeeuwse boerin uit een grensdorp (Hoek, Nederland). We zien niet alleen het Nederlandse kenteken "Z-203" (Z = Zeeland), maar ook een gendarmehoed in Belgische stijl, gemaakt van karton of metaal, met de hand gemaakt en geschilderd of geëmailleerd, wat duidt op een waarschijnlijk officieel geëmailleerd model dat achterop de auto is bevestigd. En een nummer dat helemaal niet overeenkomt met dat van het "België"-model: de "228" met daarboven "België" is het inschrijvingsnummer van een motorfiets die toebehoort aan een inwoner van de Brusselse Hirondellesstraat.

Vandaar het verrassende en mogelijke bestaan van een kleine en kortstondige Belgische variant (type "IN"), opgelegd aan een klein aantal Nederlandse grensautomobilisten, zoals boeren die hun land aan de grens hadden, of die zelf gewend waren om handel te drijven op dorpsmarkten in beide landen.

--- De magische schrijfsels :



1931

Deze zogenaamde "schrijfsels" zijn registratieregisters, verbazingwekkende registers die voor iedereen toegankelijk zijn, vanaf hun oorsprong tot in de jaren 1930.

Deze boeken vermeldden de registratienummers in rekenkundige volgorde, samen met de naam en woonplaats van elke houder. Tot 1910 ging elk nummer vergezeld van een beginletter "A" (auto, kleine auto, vrachtwagen) of "M" (motorfiets met 2 of 3, soms vier wielen). Soms was er een "C" of "CA" om in het bijzonder vrachtwagens aan te duiden; of een "T" voor driewielers; of het woord "vierwieler" voluit geschreven.

Sommige van deze verzamelingen zijn gevonden en leveren interessante informatie op. Bijvoorbeeld deze "Annuaire général de l'Automobilisme belge", gedateerd 1908: een dik volume bestaande uit een hoofdgedeelte van ongeveer 350 pagina's, dat de periode van januari 1900 tot begin 1906 beslaat, met verschillende updates (van midden 1906 tot begin 1908), bekend als "supplementen".

Het hoofdgedeelte bevat de nummers 1 tot 13000 met, naar het einde toe, verschillende lege zones die overeenkomen met reeksen die begin 1906 nog niet volledig waren verdeeld. Merk op dat de reeks 12801 tot 13000 volledig is toegewezen aan Brabant.

Aanvullingen volgden: juli 1906; september 1906 (het getal 14000 werd overschreden); januari 1907 (het getal 15000 werd benaderd); september 1907 (het getal 17500 werd bereikt); december 1907 (het getal 18000 werd bereikt) en een laatste, ongedateerd supplement, dat eindigde met nummer 18528 (waarschijnlijk rond maart 1908).

— 260 —		— 261 —	
9753 Prudent, Noël, rue de l'Industrie, 65, Jemeppe.	M	9792 Sastre, Charles, rue Feronstrée, 19, Liège.	M
9754 Vonnèche, Alfred, fils, rue Bidlot, 27, Bressoux.	M	9793 Dumoulin, Auguste, rue Sauvenière, 90, Liège.	A
9755 Bergmans, Jean, rue Sainte-Véronique, 23, Liège.	M	9794 Lonnoy, Joseph, rue Basse-Wez, 305, Liège.	M
9756 Noirtalise, Léon, r. Derrière Coronmeuse, Herstal.	A	9795 Blohorn, Ch., r. Grand-Vinave, 75, Jemeppe-s/M.	M
9757 Lotin, Joseph, Heure-le-Romain.	M	9796 Houard, Octave, rue de l'Industrie, 8, Sclessin.	A
9758 Grosjean, Léon, rue Beschuron, 63, Chênée.	M	9797 Vandamme, Georges, r. Pont-d'Avroy, 21, Liège.	M
9759 Duvivier, Jules, place Saint-Paul, 7, Liège.	M	9798 Orban de Xivry, Jacques, avenue Rogier, Liège.	A
9760 de Potesta, P. (B <sup>na</sup> ), chât. d'Hermalle, par Engis.	A	9799 Roch, Georges, rue de Liège, 67, Tilleur.	M
9761 Grégoire, Edouard, Aywaille.	M	9800 Hansen, Marcel, rue de la Gare, Spa.	M
9762 Schlosser, Nicolas, Aywaille.	M	9801 Berthelot, Gustave, rue de l'Est, 5, Furnes.	M
9763 Dallemagne, Jules, boul. Frère-Orban, 39, Liège.	A	9802 Deroulf, Jérôme, Lampernisse.	M
9764 Closson, Walter, r. Mamgonbroux, 206, Verviers.	M	9803 Roche, Lucien, place de la Gare, Dunkerque.	A
9765 Houben, Jules, rue du Centre, 77, Verviers.	A	9804 Cassoen, Jules, rue Nationale, Rosendaël.	M
9766 Gouvy, Léon, Grand-Puits, 366, Herstal.	M	9805 Cronier, Georges, Pont-d'Ardres.	A
9767 Blanche-Petit, J.-B., av. du Quesnoy, 1, Valene.	A	9806 Pattein, Robert, av. du Kursaal, 25, Malo-les-Bains.	A
9768 Carbotte, Louis, Ahin-Château, Huy.	M	9807 Beck, Paul, rue Dupuis, 9, Dunkerque.	A
9769 Grégoire, Paul, Marché aux-Bêtes, 53, Huy.	A	9808 Adam, Félix, rue Victor-Hugo, 8, Boulogne-s/Mer.	A
9770 Kuhn, Albert, Aywaille.	M	9809 De Lylle, Gustave, rue Jean-Bart, 41, Dunkerque.	A
9771 Plaire, Joseph, rue Jardon, 32, Verviers.	A	9810 Nauwelaers, Rob., pl. de la République, 22, Dunk.	M
9772 Melotte, Jules, Remicourt.	A	9811 Durin, Henri, rue Nationale, 8, Dunkerque.	A
9773 Rensonnet, Pierre, rue Longue, 37, Dison.	A	9812 Cabour, Maurice, rue Sachelles, 1, Dunkerque.	A
9774 Tasiaux, Armand, Warzée.	M	9813 Terlinek, Prosper, rue Rosendaël, 46, Furnes.	M
9775 Greiner, Gustave, Hollogne-aux-Pierres.	M	9814 Vandembulcke, G., rue Sporkin, 9, Furnes.	M
9776 Leclercq, Arthur, Lincet.	M	9815 Demaret, Henri, r. David d'Angers, 8, Dunkerque.	A
9777 Ruelle, Alfred, Grand-Hallet.	M	9816 Coquelle, Félix, rue de Belfort, 2, Rosendaël.	A
9778 Wathoul, Pascal, rue Vert-Bois, 11, Liège.	A	9817 Baillet, Charles, r. du Fort-Louis, 11, Dunkerque.	A
9779 Eich, Maurice, avenue Rogier, 27, Liège.	A	9818 Pourtalis (Comtesse), H.-J., Genève (Suisse).	A
9780 Piccolo, Fortunata, Glons.	M	9819 Pollet, Emile, rue des Arts, Roubaix.	A
9781 Spruman, Emile, rue de l'Eglise, 17, Ougrée.	A	9820 Brouwet, Léon, Digue, Ostende.	A
9782 Donis, Hyacinthe, Flone.	M	9821 Vollaëys, Maurice, rue Royer, 26, Dunkerque.	M
9783 Dortu, Léopold, Blegny-Trembleur.	M	9822 Rochatte, Eugène, rue Royale, 21, Dunkerque.	A
9784 Dumont, Gustave, rue d'Avroy, 31, Liège.	A	9823 Lestrenne, Pierre, rue Neuve, 33, Roubaix.	A
9785 Xhrowet, Oscar, rue Laoureux, 49, Verviers.	M	9824 Faëys, Victor, rue du Sud, 18, Furnes.	M
9786 Herkens, Joseph, rue Saint-Laurent, 190, Liège.	M	9825 M-su, Arthur, Rerpoède.	M
9787 Germain, Joseph, quai Mativa, 25, Liège.	A	9826 Beck, G., rue du Collège, Dunkerque.	M
9788 Van den Hoff, Léon, r. Bonne-Femme, 34, Liège.	A	9827 Bouchez, Eugène, rue de la Duchesse, Calais.	A
9789 Brunard, Charles, rue de la Concorde, 60, Brux.	A	9828 Obéllianne, M., r. du Fauconnier, 22, Dunkerque.	A
9790 Pirlot, Raymond, rue des Augustins, 18, Liège.	T	9829 Vandoorne, Edmond, Grand'Place, Bourbourg.	M
9791 Detienne, Ferdinand, boulev. d'Avroy, 7, Liège.	A	9830 Parrain, Firmin, r. de la Digue, La Panne.	T

Deze pagina's staan vol ontdekkingen en vragen. Bijvoorbeeld

1) Als we teruggaan in de tijd vanaf nummer 13000, moeten we teruggaan naar de reeks "9550-9600" om houders uit de provincie Luxemburg te vinden, een reeks die op verschillende punten onvolledig blijkt te zijn.

Dit leidt tot twee conclusies: ten eerste was er op een bepaald moment in 1906 (rond april) een gat van meer dan 3000 nummers tussen twee Belgische provincies (Luxemburg enerzijds en Brabant anderzijds); en ten tweede werden de eerste vijfcijferige nummers waarschijnlijk begin 1905 verdeeld, maar de laatste viercijferige nummers pas in 1906.

2) Er zijn reeksen die een meerderheid van buitenlandse inwoners bevatten.

Laten we een inventarisatie maken (inclusief supplementen):

# 7701 tot 7750; # 8001 tot 8050; # 8151 tot 8250; # 8801 tot 8900; # 9801 tot 9850; # 9901 tot 10000; # 10301 tot 10400; # 10601 tot 10700; # 11001 tot 11100; # 11701 tot 11800; # 12100 tot 12300; # 14001 tot 14100; # 14401 tot 14500; # 14601 tot 14700; # 16900 tot 17100; # 17200 tot 17300. Dat zijn maar liefst 1.650 voertuigen geregistreerd tussen begin 1904 en begin 1908, waarvan de overgrote meerderheid zowel een Franse nummerplaat als een Belgische nummerplaat type 1 heeft. De meeste houders van deze nummers, op een handvol Parijzenaren na, kwamen uit de regio's Duinkerke, Rijsel, Tourcoing en Roubaix, net als de "grensarbeiders" die om professionele of commerciële redenen van de Belgische wegen gebruik moesten maken.

Er waren ook tientallen chauffeurs uit andere landen dan Frankrijk: USA (vooral New York), Italië, Zwitserland, Duitsland, Scandinavië, Engeland, Nederland, Oostenrijk, Portugal: waarschijnlijk zakenlui of rijke toeristen op doorreis.



Er moet ook worden opgemerkt dat deze "bezoekers" reeksen niet van toepassing zijn op buitenlandse ingezetenen die in België wonen, zoals diplomaten, die ingeschreven zijn als gewone Brusselaars.

### 3) De 'strijd' tussen auto's en motoren :

Waren er in 1908, ten tijde van de druk van de bestudeerde werken, meer motorfietsen dan auto's en vrachtwagens samen?

Bij gebrek aan bekende officiële statistieken moeten de A- en M-kentekenplaten die in het repertorium vermeld staan, geteld worden, en moeten de kentekenplaten die vermeld staan als "verloren", "kapot", "beschadigd", "zoekgeraakt", "niet uitgedeeld", "vervangen" en soms "gestolen" geëlimineerd worden, wat geen aanleiding gaf tot duplicaten, omdat de betrokken houders dan als nieuwe bestuurders werden "her-ingeschreven" en een ander en hoger nummer kregen.

Vreemdelingen" moeten ook worden uitgesloten, omdat ze niet echt betrekking hebben op het Belgische wagenpark.

\*\*\* 1900 / 1901: We krijgen: "A" - 60% en "M" - 40%.

\*\*\* 1902 / 1903: "A" - 30% en "M" - 70% (zonder rekening te houden met de twee voorgaande jaren).

Het voor de hand liggende fenomeen van een vloedgolf van motorrijders keert de balans om.

\*\*\* 1904 >>> 1906: "A" 40% en "M" 60%.

\*\*\* 1907 / 1908: 'A' - 55% en 'M' - 45%.

Na een korte periode de markt te hebben gedomineerd en vervolgens tussen 1902 en 1906 te zijn voorbijgestreefd, kreeg de auto langzaam maar zeker weer de overhand over zijn zusje, de motorfiets. Natuurlijk omvat de term "auto" ook de minderheid van de "vrachtwagens".

Denk ook aan het einde van Type 2 (zwarte reuzen) in 1920: sinds juni 1910 waren er ongeveer 13.000 nummers toegekend aan motorfietsen (#1 tot #9999 en letters "A", "C" en "D") en 17.500 nummers aan auto's (#10.000 tot ongeveer #27.500).

Laten we tenslotte eens kijken naar de statistieken die het Ministerie van Financiën op 31 december 1928 bekendmaakte:

Auto's ... 78950; Vrachtwagens en bestelwagens ... 40444; Bussen en touringcars ... 934 en Motorfietsen ... 39287.

17096	Plé, Léon, rue St-Fargeau, 15, Paris.	A
17097	Maguin, Raymond, rue Mozart, 75, Paris.	A
17098	Panhard, Paul, rue de Guthière, 31, Paris.	A
17099	Herbelot, Henri, r. Hautes-Communes, 101, Calais.	A
17100	Salomoonsen, Gust., r. Westengate, 16, Copenhague.	A
17111	Mulder, Willy, Sommergen.	M
17112	Lippens, Hippolyte, quai aux Blés, 13, Gand.	A
17113	Rysenaer, Jules, rue Grand Dock, 119, Gand.	M
17114	Henny du Perron (M <sup>me</sup> ), r. Defacqz, 38, Brux.	A
17115	De Bruycker, Albert, rue des Sables, Wetteren.	A
17116	Bonte, Théophile, rue du Soleil, 6, Gand.	A
17117	De Gandt, Louis, Baesrode.	M
17118	Schaubroeck, Gaston, Nazareth.	A
17119	De Nayer, Désiré, av. de Nayer, 4, Gentbrugge.	A
17120	Meusinck, Hugo, quai Tamise.	M
17121	De Smedt, Emile, boul. du Château, 58, Gand.	A
17122	Van den Pael, Jules, r. d'Angleterre, 2, Gand.	A
17123	Senesam, Alfred, Beveren-lez Audenarde.	A
17124	Bauwens, Michel, ch. de Bruges, Mariakerke.	M
17125	De Weirdt, Ch., ch. de Bruges, 142, Mariakerke.	M
17126	van Pottelsberghe de la Pott. (B <sup>no</sup> Bert.), Wetteren.	A
17127	Firme Alsberghe-Van Oost, Tronchiennes.	A
17128	Hanus, Fernand, rue aux Draps, 28, Gand.	A
17129	De Smet, Jean, boul. du Château, 561, Gand.	A
17130	Vander Stichelen, Alb., Pateyntjestraat, 79, Gand.	A
17131	Fovel, Octave, boul. de l'Abattoir, 2, Gand.	M
17132	Vercauteren, Aloïse, ch. de Bruxelles, Melle.	A
17133	De Wolf, Fritz, place Impériale, 41, Alost.	A
17134	Schraus, Rod., ch. Bruxelles, 155, Ledeberg.	A
17224	Verhonck, Henri, r. de Paris, 185, Tourcoing.	M
17225	Cordier, Jean, rue Jean Bart, 76, Lille.	A
17226	Tyszkiewicz (C <sup>sc</sup> Clém.), avenue d'Iéna, 52, Paris.	A
17227	Bole, Emile, Grand'Rue, 82, Roubaix.	A
17228	Barthélemy, Maurice, La Capelle-en-Thierache.	A
17229	Ruytten, Gustave, rue de Lille, 20, Lambersart.	A
17230	Verley, Charles, boul. de la Liberté, 9, Lille.	A
17231	Carrasco, Emilio, r. Champs-Élysées, 75, Paris.	A
17232	Delvoye, Albert, r. Dnkerque, 142, Tourcoing.	M
17233	Barthélemy, Jean, rue du Midi, 40, Tourcoing.	A
17234	Veilletet, Eugène, rue Buffet (Gare), Lille.	A
17235	Menon, Alph., rue St-Jacques, 45, Angers.	A

**LE TRIOMPHE DU TOURISME  
VIVINUS**

In de bijlage van december 1907...

4) En een klein overzicht van de periode (1900/1908), met veel "people's", en overgenomen zoals het was\*:

435. d'Udekens d'Acoz, X., bd. Jardin-Zoologique, 6, Gand.	A
637. de Croÿ (Prince), Etienne, Le Rœulx.	A
1142. S.M. Léopold II, Bruxelles.	A
1249. Pieper, Armand, Nessonvaux	A
1693. Boël, Pol, rue des Rivaux, La Louvière.	A
1845. Nagelmackers, Marcel, boul. d'Avroy, 23, Liège.	A
4090. S.A.R. Mgr le Comte de Flandre, Bruxelles.	A
4598. S.A.I. le Pce Victor Napoléon, av. Louise, 241, Br.	A
5025. <i>La Métallurgique</i> , Marchienne-au-Pont.	A
7551. S.E. le comte Wrangel, ministre de Norvège et Suède, Bruxelles.	A
8662. Vaxelaire-Claes et Cie, rue Neuve, 131, Bruxelles.	A
10269. Société Minerva, r. de la Pépinière, 47, Berchem.	M
10381. Reisinger, Hugo, Broadway*, 11, New-York.	A
12199. Vilain XIII (Vtesse A.), boul. Hausman, 153, Paris.	A
12801. Usine Pipe, rue de Ruysdael, 10, Cureghem.	A
12885. S. an. <i>La Dernière Heure</i> , rue de Flandre, 76, Brux.	T
12964. de Ligne (Prince), avenue des Arts, 55, Brux.	A
14079. de Campo (Marquis Joseph-Louis), Madrid.	A
16749. Nagant frères, Ch. et M., qu. Coronmeuse, 44, Liège.	A
16957. Gould, Georges, place Vendôme, Hôtel Ritz.	A
17034. Mercier, Emile, rue de Commerce, 84, Epernay.	A
17636. Kracker von Schwarzenfeld, attaché de la légation d'Allemagne, Br.	A
18014. Albert de Belgique (Prince), r. Science, 33, Brux.	A
18112. Empain (Baron Edouard), rue du Congrès, 33, Brux.	A



## 2. De betovering van belastingplaten:

Laten we terugkeren naar de afbeeldingen, die van de belastingplaatjes, voorwerpen die als kostbare juwelen worden gezocht door tientallen gepassioneerde liefhebbers.

Ze dienden om de correcte betaling van de jaarlijkse provinciale belasting aan te duiden en moesten bevestigd worden aan de permanente nummerplaat type 1 (tot 1910) of type 2 (van 1910 tot 1914).

Een gedetailleerde studie van deze objecten valt buiten het bestek van dit boek.

Laten we ons hier beperken tot een eenvoudig overzicht ...

### Periode 1899 – 1906 :

Wat die nieuwe nummerplaten voor auto's en motorfietsen betreft, is het een beetje een rommeltje: elke provincie doet "wat ze wil" wat afmetingen en kleuren betreft. Alleen de vorm (op een paar uitzonderingen na) komt overeen met die van de platen voor fietsen. Opgemerkt moet worden dat het nummer op een fiscale plaat geen registratienummer als zodanig is.

1899 :



Zoals reeds beschreven aan het begin van het boek, is de Henegouwse fiscale plaat (meer bepaald het model voor motorfietsen) blauw. Dit nummer 438 (11 x 8 cm) is het enige exemplaar dat momenteel in zijn categorie te vinden is. Het Henegouwse belastingplaatje "auto" uit 1899 (vergelijkbaar in grootte en vorm) heeft een andere kleur (roze volgens de wetteksten), waarvan er nog geen is teruggevonden. Wat het witte model # 13024 betreft, dit is het model voor fietsen dat, ondanks het feit dat het in enkele duizenden exemplaren werd verdeeld, zeldzaam blijft.

1900: Er zijn nog geen "auto's" of "motorfietsen" gevonden.

Opgemerkt moet worden dat sommige provincies pas vrij laat begonnen met het belasten van motorvoertuigen (1902, 1903).

1901 :



Motorfiets (middelgroot formaat)



Auto 29 x 19 cm

1902 :



West-Vl. : auto 22 x 16 cm



Brabant : auto en motorfiets 21 x 17 cm



Hainaut 1902 : van links naar rechts, auto – fiets – motorfiets 12 x 8 cm

1903 :



Liège 1903 : van links naar rechts, fiets – auto (17 x 14 cm) – motorfiets (12 x 8 cm)

1904 :



Antwerpen 1904 : motorfiets (15 x 18 cm)



Namur 1904 : motorfiets (15 x 18 cm)



Liège 1904 : van links naar rechts, fiets – auto (18 x 15,5 cm) – motorfiets

1905 :



Hainaut 1905 : van links naar rechts, motorfiets – fiets – auto (18 x 15,5 cm)

1906 :



Liège 1906 : van links naar rechts, fiets – auto (19,5 x 14,5 cm) – motorfiets

**Periode 1907 – 1914 :**

Alle negen provincies moesten nu voldoen aan dezelfde normen voor vorm, grootte en kleur. Er waren slechts twee uitzonderingen op deze regel: ten eerste waren er in 1907 nog provincies die nog het model " motorfiets " van groot formaat uitdeelden en ten tweede waren van 1909 tot 1914 alle nummerplaten in Henegouwen wit.

1907 :



Liège 1907 : van links naar rechts, auto (19,5 x 15 cm) – motorfiets – fiets

1908 :



Luxembourg 1908 : auto (20,5 x 15,5 cm) – motorfiets – fiets

1909 :



Liège 1909 : van links naar rechts, auto (20 x 14,5 cm) – motorfiets – vélo



1910 :



Brabant 1910 : van links naar rechts, auto (20 x 14 cm) – motorfiets – fiets

1911 :



Brabant 1911 : van links naar rechts, auto (18 x 13 cm) – motorfiets – fiets

1912 :



Liège 1912 : van links naar rechts, auto (18 x 13 cm) – motorfiets – fiets

1913 :



Liège 1913 : van links naar rechts, auto (21 x 13 cm) – motorfiets – fiets

1914 :



Liège 1914 : van links naar rechts, auto (19,5 x 12 cm) – motorfiets – fiets



De witte uitzondering (1909-1914) in de provincie Henegouwen

### 3. De zwarte reuzen, een snelle lancering

Stond het onderwerp "internationaal wegverkeer" in 1899 nog nauwelijks op de agenda, vanaf het midden van de jaren 1900/1910 was dat niet meer het geval. In een Europa dat nog in vrede leefde, ging de snelle ontwikkeling van de auto gepaard met een duidelijke toename van het grensoverschrijdende verkeer, waardoor landen nu verplicht waren om het eens te worden - al was het maar "minimaal" - over gemeenschappelijke regels. Het gebrek aan wederzijdse erkenning van de typegoedkeuring van voertuigen betekende bijvoorbeeld dat een inwoner van Rijsel zijn auto in België moest laten registreren - naast de Franse registratie - als hij vaak naar Brussel moest reizen. Het ontbreken van gemeenschappelijke criteria voor rijgeschiktheid en het gebrek aan gestandaardiseerde verkeersborden waren verdere obstakels voor een wijdverspreid internationaal handelsverkeer, zo vrij mogelijk van beperkingen en gevaren.

Op initiatief van de twee belangrijkste landen in die tijd - Duitsland en Frankrijk - werd in oktober 1909 in Parijs een internationale conferentie gehouden, waar vertegenwoordigers van de overgrote meerderheid van de Europese landen bijeenkwamen. Het resultaat was het eerste Internationale Verdrag inzake het Wegverkeer, dat op 1 mei 1910 van kracht moest worden voor landen die op 1 maart hun akkoord hadden gegeven. Deze zeer korte deadline moet natuurlijk worden gezien als een bewijs van de sterke wens van de naties om de zaak zo snel mogelijk af te ronden.

De ongeveer tien landen die werden benaderd, hebben het verdrag op tijd bekrachtigd, maar België maakte geen deel uit van de groep: het gaf zijn toestemming 2 maanden te laat. Het verdrag had voor België pas op 1 mei 1911 in werking moeten treden. Maar dit was zonder rekening te houden met de vastberadenheid van de Belgische autoriteiten, die van de andere landen verkregen dat het in België kon worden toegepast vanaf de dag van de afkondiging ervan in het land, 15 mei 1910.

Waarom zo'n haast?

De reden is eenvoudig: om de wederzijdse erkenning van voertuigen te organiseren, bepaalde artikel 4 van de conventie: "[...] Geen enkel motorvoertuig mag van het ene land naar het andere rijden, tenzij het aan de achterzijde, naast een genummerde nationale plaat, duidelijk zichtbaar een kentekenplaat draagt met letters waaruit de nationaliteit blijkt [...]". De Belgische serie van 1900, met een officiële plaat op de voorkant en het woord "België" in alle letters, was dus onverenigbaar met de conventie. Bij de jaarwisseling 1909-1910 was de Belgische uitdaging duidelijk: binnen 6 maanden een nieuwe serie ontwerpen, produceren en op de markt brengen.

Het eenvoudigste deel - het definiëren van de serie - moet op tijd zijn afgerond, want het bijbehorende Koninklijk Besluit dateert van 5 maart 1910. Maar het selecteren van de leveranciers en het toekennen van de contracten was een andere zaak en dit kan de vertraging van 2 maanden verklaren bij het bekrachtigen van de overeenkomst, omdat de autoriteiten wachtten tot alle details waren uitgewerkt, rond 30 april 1910. Het Koninklijk Besluit werd pas op 10 juni gepubliceerd, toen alles klaar was, en de distributie van de nummerplaten zou op de 20e beginnen. Met een overeenkomst die op 15 mei in werking trad en een Koninklijk Besluit dat pas op 15 juli van kracht werd, wachtten Belgische automobilisten in theorie twee maanden voordat ze in het buitenland mochten rijden...

Het was nauwelijks mogelijk om het anders te doen en vooral om nog een jaar te wachten... De grote grenslanden, zoals Duitsland en Frankrijk, en ook Groot-Brittannië, een buurland over zee, hadden de conventie al op 1 mei toegepast en Luxemburg en daarna Nederland lieten niet lang meer op zich wachten (juli/augustus). Het was onmogelijk om het verdrag te negeren, tenzij er met elk land afzonderlijk tijdelijke overeenkomsten werden gesloten om een probleem aan te pakken dat het verdrag net multilateraal had opgelost. Alle landen voeren immers nummerplaten in op de achterkant van motorvoertuigen en België heeft pech gehad met zijn 1900-serie, die vóór alle andere landen werd gelanceerd. We moesten er zo snel mogelijk vanaf!

(Bron, tekst en toestemming: Thierry Baudin, Vernouillet, Frankrijk)



émail – 18 x 30 cm



#### 4. Het hemelsblauwe mysterie



Het was een van de meest controversiële modellen in de tijd van de "pionierverzamelaars", toen bij gebrek aan verzamelde documenten iedereen "zijn" geschiedenis van de Belgische plaat had. Bij elke uitwisseling waren er verhitte discussies in het Frans, Vlaams of Frans-Vlaams: "Van wanneer dateert deze vreemde variëteit en wat stelde ze voor? En die auto's met vier cijfers: auto's ... of motorfiets?"

Ondanks het gebrek aan referentiepunten werden tegen de jaren 1980 een aantal waarheden aan het licht gebracht ... behalve, onder andere, voor de "sky blues", die sommigen ten onrechte dateerden van vóór 1914 ...

En toen, eindelijk, ontdekten we de tekst van een artikel dat was verschenen in het Bulletin Officiel du Touring-club de Belgique (15 april 1920), waarvan de essentie als volgt is:

"... We beginnen al aardig wat platen van het nieuwe model te zien. Wat het model voor motorfietsen betreft, is de verandering toe te juichen. Met een witte rand en witte cijfers op een zwarte achtergrond is de plaat goed zichtbaar.

Maar hoe had iemand op het gebied van autoplaten op zo'n bijzonder idee kunnen komen als de lichtblauwe, hemelsblauwe achtergrond?

Kort geleden zagen we twee auto's met een matige snelheid parallel aan elkaar rijden. De ene had de oude plaat, met witte cijfers op een zwarte achtergrond, de andere had de nieuwe plaat, met witte cijfers op een hemelsblauwe achtergrond. Na zeer korte tijd waren de nummers op de nieuwe plaat onleesbaar, terwijl die op de oude plaat (met zijn zwarte en dus donkere achtergrond) nog steeds gemakkelijk konden worden gelezen vanaf een afstand van ongeveer 200 meter..."

Het mysterie was dus opgelost. En het gezond verstand zegt ons dat de Administratie de blauwe achtergrond opzettelijk lichter had gemaakt zodat bij weinig licht de oude "11860" met een zwarte achtergrond niet verward kon worden met de nieuwe "11860" met een blauwe achtergrond. Dit vermoeden is aanvaardbaar als we opmerken dat de "hemelsblauwe" ketterij ophield bij nummer 27001, d.w.z. rond het hoogste nummer van de oude zwarte reuzen.



Motorfiets 1920/26

Auto 1920/22 :





Spa – tussen 1920 et 1929 – N° 3427 hemelsblauw van 1920 (Brabant)

## 5. De platen « vooraan »

### --- *Voor " reuzen " auto's en vrachtwagens (1910 / 1928)*

Ten eerste moet eraan worden herinnerd dat in de tijd van de reuzen de officiële plaat die door de administratie werd geleverd, achter op het voertuig moest worden bevestigd.

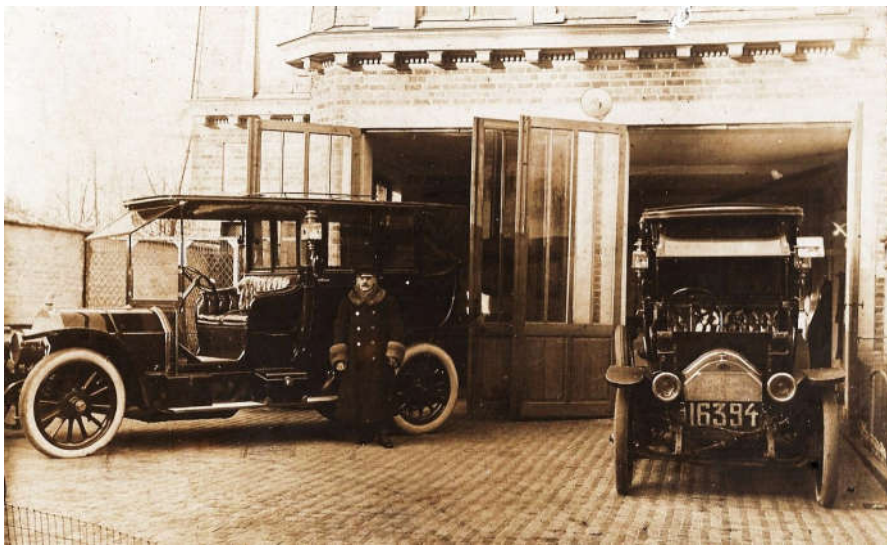
R.D. van 5 maart 1910 gepubliceerd in het Moniteur van 10 juni 1910:

"... Het serienummer wordt door de eigenaar op duidelijke en leesbare wijze in witte cijfers op een zwarte achtergrond aangebracht, hetzij op de voorkant van het voertuig (bijvoorbeeld op de radiator), hetzij op een plaat die op de voorkant van de auto wordt bevestigd onder dezelfde voorwaarden als die welke voor de achter-plaat zijn voorgeschreven. In afwijking hiervan mag de achter-plaat van motorfietsen in het vlak van het frame van het apparaat worden aangebracht, met het opschrift naar links gericht".

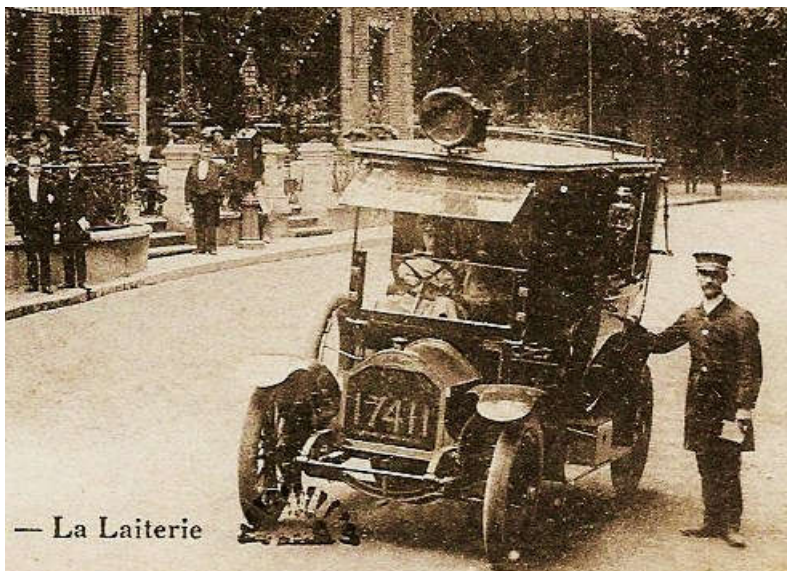
Opgemerkt moet worden dat voor type 2, in tegenstelling tot type 1, elk verloren of beschadigd achter-plaat kon worden vervangen door een getrouwe facsimile die op kosten van de houder werd gemaakt. Er wordt niet gespecificeerd of het gebruik van email verplicht was.

Tien jaar later waren de vereisten van het Koninklijk Besluit van 10 februari 1920 voor de frontregistratie van auto's en transportvoertuigen vergelijkbaar, afgezien van de achtergrondkleur: blauw in plaats van zwart.

Hier zijn een paar voorbeelden. De vermelde data hebben betrekking op de toekenning van het kenteken en niet noodzakelijk op de foto.



n° 16394 – type 2  
(zwart) – 1910 –  
houten of metalen  
plaat



N° 17411 – Type 2  
(zwart) – 1911 –  
geschilderde cijfers



N°16851 – Type 3A (lichtblauw) – 1921 – opengewerkt émail Een eenvoudig frame met verwijderbare cijfers om de ventilatie van de radiator te vergemakkelijken



Type 3B (blauw) – 1923 – verkleurd émail



Type 3B (blauw) – 1924 – émail

--- *Pour le type 4 (1928 / 1953)*



N° 216 – type 4A (1928/37)



N° 7600 – type 4B (1937/53)



Van boven naar beneden : plaat « achter » ; « voor » en «aanhangwagen» (metaal met verwijderbare cijfers of email).



Plaat voor aanhangwagen : plaat in metaal et verwijderbare cijfers in émail (14,5 x 48 cm)

### --- Voor motorfietsen

Zie illustraties op pagina 12, 20, 21 en 42.

## 6. Datations du type 4 autos / camions (1928 / 53)

Par exemple :



Er is geen officieel nationaal verdeelschema bekend. In feite zouden er negen nodig zijn, gezien de verdeling van nummers over de afzonderlijke provincies.

De belangrijkste overgebleven documenten zijn de registratieboeken, die moeilijk te vinden zijn en nog te weinig in aantal om iets meer dan een onvolmaakte beeld te geven. Met inbegrip van die op pagina's 24 en 27 van dit boek, hebben we momenteel de volgende referenties:

7 789	Lg	2? / 08 / 28	///	9 517	Nam	19 / 10 / 28
19 891	Lg	06 / 10 / 28	///	34 647	Brab	12 / 06 / 29
97 842	Lg	13 / 11 / 29	///	125 294	Antw	31 / 12 / 29
151 187	Nam	20 / 05 / 31	///	177 789	Limb	23 / 07 / 31
185 238	Lg	16 / 04 / 31	///	216 555	Brab	09 / 05 / 32
237 866	Lg	23 / 11 / 32	///	248 183	W VI	23 / 05 / 33
290 441	Antw	14 / 01 / 35	///	315 923	Ht	29 / 10 / 35
321 424	Brab	21 / 01 / 36	///	323 108	O VI	22 / 05 / 36
329 762	Ht	27 / 05 / 36	///	367 557	Lg	21 / 09 / 37
390 300	Ht	15 / 06 / 38	///	413 625	Ht	19 / 04 / 39
424 298	?	19 / 10 / 39	///	453 759	Lg	26 / 09 / 44
462 789	O VI	09 / 02 / 45	///	631 537	Brab	05 / 03 / 48
713 862	Ht	21 / 06 / 49	///	728 147	Nam	11 / 10 / 49
761 430	O VI	03 / 05 / 50	///	812 078	Brab	05 / 01 / 51
903 483	Brab	01 / 04 / 52	///	999 999	Brab	Été 53

Nummer 777 354 dateert uit 1950



## 7. De koninklijke reeks rode nummers

Het jaar was 1928/29 en de reeks 11101 - 11120 van reusachtige "hemelsblauwe" dienstauto's van het Hof was verouderd. Er werd besloten om de nummers 1 tot 60 op de nieuwe rode nummerplaten te reserveren voor de koninklijke familie.



De eerste 20 nummers waren voornamelijk gereserveerd voor het koninklijk paar (ze werden lang niet allemaal gebruikt). De volgende 20 waren gereserveerd voor de kinderen die troonopvolgers waren. En de laatste 20 voor andere leden van de koninklijke familie (nummers 44 en 45 voor Prins Charles, broer van Leopold III). En de Cadillac die werd gebruikt voor de kroning en het koninklijk huwelijk in 1960 (Boudewijn - Fabiola) had nummer 35. Bij zijn troonsbestijging in 1951 koos Zijne Majesteit Koning Boudewijn ervoor om de serie 20/30 te blijven gebruiken, ten minste tot in de jaren 1960.

Dit gold voor ceremoniële en dienstvoertuigen. Voor pleziervoertuigen en privé-uitstapjes werden onopvallende, ongemerkte nummers gebruikt. Bijvoorbeeld de Packard die gebruikt werd bij het Küsnacht-ongeval in 1935 dat de dood van Koningin Astrid veroorzaakte (een Belgisch nummer in de buurt van 4500) en de persoonlijke Porsche van Koning Boudewijn (nummer 3127).



### 8. De onderbreking in de 4B-serie (1931 - 37)

Men denkt dat deze serie eindigde bij nummer 360000. In feite zijn er verschillende exemplaren tussen 350000 en 360000 gevonden. Er is momenteel echter geen nummer tussen 310000 en 350000 bekend. Alles lijkt te zijn gebeurd alsof dit interval moest worden toegeschreven aan de moderne stijl van Type 4D. Verandering van email (tijdelijk, dan definitief vanaf 360000)? Als deze anomalie inderdaad waar is, dan zou het begin van Type 4D twee jaar vervroegd moeten worden: 1935 - 1953.





---

En om te eindigen mijn dank aan mijn vrienden « verzamelaars » leners van heel wat materiaal en documenten die dit werk illustreren. Aan Thierry Baudin voor zijn uitgebreide samenwerking, aan Peter Van Inderdael voor de Nederlandstalige vertaling; aan het volledige “Francoplaque” team en de hosting van dit werk.

[ahhdupont@skynet.be](mailto:ahhdupont@skynet.be)

Alain Dupont

Francoplaque # 21 ; TPT # 181.

2015 - 2022

