

Inhoud :

Boekbespreking.

De Buurtspoorwegen ten Zuiden van Antwerpen.

Even terugblikken, om niet te vergeten : Lijn 75 van de M.I.V.B.

Om en bij de bedrijven.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de redactie.

Nr 67- AUGUSTUS 1973

Tweemaandelijks tijdschrift van AMUTRA,
Vereniging voor het Trammuseum.

Eindredactie, Administratie en Verantwoordelijk Uitgever:

Roger Bastaens. Kerkendijk 1 2200 - Borgerhout.

Stortingen ten gunste van Trampost geschieden op

Postgiro 136.88 van AN-HYP Agentschap Bizet

1070 - Brussel, voor rekening 1.180.235

T R A M P O S T



- Foto 1 : De Antwerpse Steenweg te Rumst, even voorbij de Vosberg, richting Mechelen ± 1910
 Foto 2 : De Dorpsstraat te Aartselaar ± 1910
 Foto 3 : Buitenzicht station Rumst ± 1920
 Foto 4 : Binnenzicht station Rumst ± 1920
 Foto 5 : Walem - Dorp ; stoomtram naar Mechelen, na de eerste Wereld Oorlog. Let op de oorlogsschade aan de gebouwen rechts
 Foto 6 : De stoomtram op het Kiel viadukt te Antwerpen tijdens de wereldtentoonstelling van 1930
 Foto 7 : Nederland levert weer aardappelen. Grensfoto juni 1915
 Foto 8 : MIVB EMR 9078 / lijn 75 in de Neerpedestraat ; 31 december '67
 Foto 9 : Eugène Ysayelaan met MW 9078 op lijn 75 ; 31 december '67
 Foto 10 : Terminus lijn 75 te Neerpede ; 31 dec. '67
 Foto 11 : Idem, met zicht op Pajottenland
 Foto 12 : 29 juli '73 ; slopingswerken aan de stelplaats "Driehoek" te Antwerpen
 Foto 13 : 18 september '73 ; twee kruisende trams op de enige wisselplaats van lijn 20 te Gent
 Foto 14 : Na het opblazen van de brug aan de Mechelse Poort te Lier in 1916
 Foto 15 : Het station te Reet met op de achtergrond de brug

Foto voorpagina :

MW. 9079 op lijn 75 aan de terminus Neerpede op 18 december 1967

Foto achterpagina : MW. 9076 op lijn 75, R.P. Meir

de foto's 1,2,3,8,9,10,11,12,13, en 15 stammen uit het Archief Eigen Baan ;

de foto's 4,5,6,7, en 14 uit het archief E. Keutgens

Nog een nota : de foto op pagina 19 van TP 66, werd gemaakt op het net bezuiden MONS. Ze stelt een rollend onderstation van de NMVB voor.

AMUTRA.

Vereniging voor het Trammuseum vzw.

Opgericht op 7 maart 1961.

Administratie : L. Fardeau. Pannehuisstraat, 164, 1020 - Brussel.

Sekretariaat voor Nederlandstalig België :

E. Keutgens. Lange V. Ruusbroecstraat, 44, 2000 - Antwerpen.

Lidmaatschap : 200 fr. jaarlijks. Postgiro 449.80 Brussel.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.



Trampost

Met een gevoel van ongenoegen bieden wij U, geachte Lezer, ons nummer 67 van TP aan. Wij zijn er helaas nog niet in geslaagd de ontstane vertraging bij het begin van TP als drukwerk, weg te werken. Vooral nog hopen wij echter dat wij in januari 1974 zullen ingelopen zijn. Wij vragen enig begrip voor deze toestand en zullen alles doen wat mogelijk is om zo nauwkeurig mogelijk ons blad te laten verschijnen.

Het lijkt ons niet uitgesloten dat het nummer 68 en 69 gelijktijdig zullen worden verzonden.

Boekbespreking.

Bij de Uitgevers WYT, Pieter de Hoochweg 111, NL - 3006 - Rotterdam, verscheen in de reeks Trams en Tramlijnen, een nieuw werk van de hand van Prof. H.J.A. Duparc : De Amsterdamse Paardetrans. Het is een genoegen, voor wie Amsterdam kent, dit werk te bezitten. Het brengt ons terug op de plaatsen, die wij nu kennen, maar in een perspectief van zeventig jaar geleden. Zelfs de aanblik van autovrije zondagen kan slechts gedeeltelijk tegemoet komen aan de rust van toen. De talrijke foto's die het werk illustreren zijn een lust voor het oog. Wie Amsterdam niet kent zal zich verkneukelen in de aanblik van een vreemde stad, die zich aan het lezersoog ontplooit, en aandringt op nadere kennismaking. Hoe het er in die tijd aan toeging, het comfort en de behoeften van die dagen, de noden van de stedeling en de dege-lijkheid van het vervoer van toen, zijn zaken die duidelijk naar voor treden uit de begeleidende tekst. Een materieelsoverzicht en een tabel met data van de bestaande lijnen uit die dagen, maken het werk tot een baziselement voor wie geïnteresseerd is in het vervoer in Amsterdam. Warm aanbevolen.

Vanaf 15 december is de prijs 10,25 gulden.

Uitgevers WYT, Postrekening 58458 - NL-3006 - Rotterdam.

Kalender 1974 - Op de Rails.

De kalender 1974 van de NVBS is verschenen. Wij vestigen er de aandacht van onze leden op dat zij, om in het bezit te komen van deze zeer verzorgde uitgave, de som van 9,75 Gulden kunnen storten of overschrijven op PCR 139654 van F.C. Wieder, Papeweg 8, NL-2270 - WASSENAAR.

Indien U houder is van een postrekening in België, vermeldt U op uw overschrijvingsformulier het over te schrijven bedrag in guldens ! De Girodienst in Brussel zet zelf dit bedrag om aan de koers van de dag. Er zijn geen bijkomende formaliteiten te vervullen, behalve dan dat U in het rood op uw overschrijving vermeldt : BUITENLAND.



14

De buurtspoorwegen ten zuiden van Antwerpen. Een stukje geschiedenis, een stukje leven.

Het ligt in onze bedoeling onze lezers een aangenaam en leerrijk verhaal aan te bieden dat hen niet overstelpt met namen en getallen waarvan de waarde ons na zoveel jaren ontsnapt, maar waarheids-halve kunnen wij daar even op in. Wij willen daarentegen een aange-naam en vlot te lezen verhaal aanbieden.

Af en toe zullen wij trachten een gebeuren van alledag samen te stellen, dat beoogt ons het leven in die dagen voor te stellen, en de sfeer van toen te benaderen. Graag raden wij de Lezer aan, een bezoek te brengen in zijn vrije tijd, aan de door ons besproken plaat-sen, en even te verwijlen in het grootse verleden dat echt niet zo ver achter ons ligt, en waarvan de lidtekens vrijwel overal terug te vinden zijn.

In de jaarverslagen van de NMVB, in het Register van Aanleg staat onder nummer 77 : Antwerpen-Boom-Mechelen-Duffel-Lier. Deze voorstelling is in wezen foutief, want ze geeft op zichzelf lijnen weer, die strikt genomen onder die vorm nooit bestaan hebben. Ter verduide-lijking stippen we aan dat het hier gaat om een kapitaalslijn, of een groep van lijnen die in zijn geheel werd genoemd met een tekort aan woorden, waardoor de voorstelling onjuist werd. Hier gaat het om de lijnen :

- * Antwerpen-Aartselaar-Reet-Rumst ;
- * Boom-Rumst-Duffel-Lier ;
- * Rumst-Walem-Mechelen.

Dat betwistbare voorstellen in officiële geschriften komt ook bij zeer veel andere lijnen voor, ook al gaan wij graag akkoord dat in de loop der jaren het voorgestelde stramien zich verder verwijderde van de basis, en dat de verwezenlijking van latere behoeften heeft bijgedra-gen tot het ontstaan van lijnen die fel afweken van de oorspronkelijke, betwistbare benaming.

Hoe het begon.

Sedert 1885 waren overal in het land tramdiensten ontstaan als aan-vulling op de spoorwegen enerzijds, en als aanvoerlijnen naar de spoorwegen anderzijds.

Het tramnet breidde zich gestadig uit, en zou nog vele jaren aanhou-den. Tussen Boom en Antwerpen bestonden reeds geruime tijd trein-verbindingen, nl. Boom-Niel-Hemiksem-Antwerpen Zuid, en Boom-Kontich.

De verbinding Boom-Kontich was nu eens van Boom naar Kontich-Kazernen, waar kon overgestapt worden op Brussel-Antwerpen, dan weer ging het om een direkte verbinding via Kontich-Dorp of Kontich-Molenstraat naar Antwerpen-Zd, of Centraal. Over deze mogelijkheden hopen we later eens een bijdrage te brengen, omdat het ons te ver zou afleiden van ons opzet. Het waren echter niet de ideale verbindingen, en de afstand tussen beide spoorlijnen was enerzijds te groot voor de mensen die er tussenin woonden, en anderzijds bestonden er onbeantwoorde behoeften op nijverheidsgebied. Het succes van de uitgebate buurtlijnen zal ook de omliggende gemeentebesturen wel niet onbekend geweest zijn.

Voeg daarbij de stuwkracht van de toen nog jonge NMVB en de ambitie van het Provinciebestuur om een goed bediende provincie te bezitten, en we zijn er.

De Regering verklaarde zich op 10 dec. 1891 akkoord met de inoverwegingneming van de lijn Boom-Rumst-Duffel, en de aftakking Rumst-Vosberg naar Mechelen. Na overleg tussen het Provinciebestuur en de belanghebbende gemeenten, werd op 20 feb. 1892 een verlenging aangevraagd van Duffel naar Lier. De vergunningsaanvraag werd aan de Regering overgemaakt op 22 mei 1895. Het Ministerie van Spoorwegen had echter ook enkele wensen, waardoor tot een kapitaalsverhoging moest overgegaan worden. Op 23 juni 1896 werd de vergunning voor Boom-Rumst-Duffel-Lier en Rumst-Mechelen toegestaan. Het nodige kapitaal bedroeg 1.476.000 fr.

Voor de lijn Antwerpen-Zuid - Aartselaar - Reet - Rumst werd het verzoek tot inoverwegingneming bij de Regering ingediend op 11 april 1895, nadat reeds op 16 nov. 1893 gunstig advies was uitgebracht door het Ministerie van Spoorwegen over het aanleggen van deze lijn. Het nodige kapitaal van 800.000 fr. was samengebracht in 1894.

De toelating tot het aanleggen van deze lijn verscheen op 18 maart 1899 in het Staatsblad. Op dezelfde dag werden de kapitalen van beide lijnen samengevoegd, zodat voor het aanleggen van de lijnen Antwerpen-Reet-Rumst ; Boom-Rumst-Duffel-Lier ; en Rumst-Mechelen, een bedrag van 2.276.000 fr. gereed lag.

In 1896 werd een nieuw plan van aanleg overgelegd aan de bevoegde diensten, voor de omgeving van de Katelijnepoort in Mechelen. Datzelfde jaar ook deden zich moeilijkheden voor op het vlak van de uitbating. Sommige gemeenten wilden de uitbating in handen geven van de K.S.M., de Kempische Stoomtramweg Maatschappij, terwijl andere zich voorstander verklaarden van een openbare aanbesteding. Uiteindelijk werd sloopgegaan met de K.S.M. De uitbatingsvoorwaarden werden ondertekend op 11 mei 1896. De spoorbreedte van deze lijnen was vastgesteld op 1067 mm., om de overgang van rytuigen op het Nederlandse net, waar ook deze spoorbreedte werd toegestaan, te vergemakkelijken.



De lengte der lijnen was : Antwerpen-Reet-Rumst : 16 km ; Boom-Rumst-Duffel-Lier : 12,3 km ; en Rumst-Mechelen : 11,2 km. In 1897 werd een verlenging van 1,7 km. aangevraagd op het grondgebied van Mechelen. Datzelfde jaar werd overgegaan tot het verwerven van gronden, waarbij grote moeilijkheden moesten overwonnen worden. Tevens werd het plan overgelegd tot het bouwen van een brug over de spoorlijn Antwerpen-Brussel in Duffel. In 1898 was de sporenbouw begonnen tussen Mechelen en Rumst, terwijl ook de aanleg Rumst-Duffel-Lier op handen was, maar een gerechterlijke procedure tot het verwerven van de nodige gronden was nog niet beëindigd. Vanaf 1899 werden de drie lijnen met een totale lengte van 41,2 km. samen genoemd in de jaarverslagen onder het registernummer 77. Dat betekent enkel maar dat deze lijngroep in het register van aanleg der lijnen op de 77^o plaats stond, en houdt helemaal geen verband met enige lijnaanduiding op de tramdiensten !

In 1899 is de sporenbouw aan gang tussen Mechelen, Rumst en Reet, en tussen Boom, Rumst, Duffel en Lier. De sectie Antwerpen - Reet is in aanbesteding, maar er moeten nog enkele terreinen verworven worden. Moeilijkheden zijn er ook nog in Reet, waar ook een brug over de spoorlijn Boom-Kontich moet gebouwd worden.

Eveneens uit oorzaak van onteigeningen was in Rumst het optrekken der gebouwen vertraagd, maar in 1899 was ook daaraan verholpen. Het NMVB jaarverslag van 1899 zegt wel dat nog vóór de Algemene jaarvergadering, begin 1900, de sectie Mechelen-Rumst-Reet dorp aan het publiek zou worden vrijgegeven, maar zo'n vaart liep het echt niet. De twintigste eeuw echter bracht klaarte ! Met het mooie weer komen ook de eerste tramdiensten op de lijnen die het voorwerp van deze historische retrospectieven uitmaken. Op 6 mei 1900 rijden de eerste trams op de lijn Mechelen (Katelijnepoort) - Rumst - Boom (St Annakapel), op 1 oktober gevolgd door Rumst - Reet -station NMBS. Op 14 oktober 1900 wordt in Boom de lijn verlengd van de St Annakapel naar de Varkensmarkt. (Tuyaertsstraat). De Boomenaars spreken echter uitsluitend van de Varkensmarkt. Er zijn aldus negen jaar verlopen tussen de eerste administratieve stappen en de eerste tramwielen op de sporen, met voor zich een toekomst van 66 jaar. De toestand op de overige lijnsecties is op dat heuglijke moment als volgt : Antwerpen-Reet NMBS : de werken zijn beëindigd met uitzondering van het stuk tussen Antwerpen-Kiel en Antwerpen-Zuid. Hier moet een overeenkomst bereikt worden tussen de CGTA (de Algemene Maatschappij der Antwerpse Tramwegen) en de NMVB, met betrekking tot het gemeenschappelijk berijden der sporen, die tot dan toe alléén door de Antwerpse tramwegen werden bereden. Ondertussen liet het Departement van Spoorwegen weten dat het akkoord ging met een tijdelijke gelijkgrondse kruising van de NMVB lijn Antwerpen-Rumst en de NMBS lijn Boom-Kontich te Reet.



2

De lijn Rumst-Duffel-Lier : Dit baanvak is nagenoeg gereed. Ook hier heeft een onteigeningsprocedure voor de nodige vertraging gezorgd. Inderdaad het viadukt over de NMBS lijn Antwerpen-Brussel te Duffel kende een moeilijke geboorte, maar ook hier is thans het leed geleden : het werk is in uitvoering ! Voor de 16,5 km die dan in dienst genomen zijn, heeft men de beschikking over vijf stoomlokomotieven, 11 rijtuigen en 33 wagens en pakwagens. De investeringen in 1900 geven het volgende beeld : Algemene kosten : 132.049, 41 fr ; Verwerving van gronden : 133.220, 88 fr ; Spoorwerken en -uitrusting : 833.030, 97 fr ; gebouwen en kunstwerken : 151.103, 37 fr ; materieel voor de uitbating : 300.461, 98 fr. totaal : 1.549.866, 61 fr. Van de inbreng van 2.276.000 fr, blijft aldus 726.133, 39 fr. over. In 1901 blijft de lijn beperkt tot het Viadukt te Antwerpen-Kiel, omdat de onderhandelingen tussen de twee maatschappijen nog zonder overeenkomst zijn gebleven. Nochtans werd een besluit daaromtrent reeds bij het Parlement ingediend. In Mechelen wordt gewerkt aan de aanleg van 2500 m. sporen, die de Katelijnepoort met het station moeten verbinden. Tussen de Katelijnepoort en het Raghenoplein wordt ijverig gewerkt. Om het station te bereiken moet nog 1000 m. worden aangelegd. Aktie was er ook aan de andere kant van de lijn, want het vak Reet-NMBS - Antwerpen-Kiel Viadukt werd op 15 sept. 1901 voor het publiek geopend. Op 1 jan. 1902 wordt het trajekt Rumst-Vosberg - Lier-Mechelse poort vrijgegeven aan de dienst. In het voorjaar 1902 worden de bruggen over de vestinggordel aan de Boomsepoort te Antwerpen versterkt, om de stoomtram veilig doortocht te verlenen. Wat nu vrijwel onmogelijk is gebeurde in 1902 : tariefverlaging ! De prijs per km. werd verlaagd van 8 tot 7 centiemen in eerste klas, en van 6 tot 5 centiemen in tweede. De reizigers van toen konden goedkoper van 1902 in 1903 rijden dan van 1901 in 1902 ! Wij lachen nu om die centiem, maar in 1902 was dat heel wat. Immers op 10 km. maakte dat een verschil van 10 ct. en dat was heel wat ! Op 22 juni 1902 wordt het baanvak Mechelen-Katelijnepoort naar Mechelen-station in gebruik genomen. 1903 brengt ons een voordelig tarief voor het vervoer van verschillende goederen dat ondertussen op gang was gekomen. Dat was het geval o.a. voor rijshout, mijnhout, kolen, cokes, petroleum in vaten, breuksteen ruw of bewerkt, stenen buizen, zand, meststoffen, geraffineerd zout en gezouten spek. Deze lijst is niet volledig, maar toont voldoende de aard en de belangrijkheid van het vervoer aan.



Op 15 sept. 1903 komt het laatste stuk van het lijnengeheel in dienst, nl. de verbinding tussen het Kielviadukt en het zwembad aan de Brederodestraat. Dat betekent meteen dat de lijn, twaalf jaar na de eerste onderhandelingen, voltooid is. Het centraal gelgen station van Rumst is meteen een belangrijk buurtspoorwegknooppunt geworden, van waaruit in vier richtingen trams vertrekken, bij tijt en ontijt, dag in dag uit ! Het zal spoedig zo gewoon geworden zijn, dat niemand er nog over praat, maar iedereen van de geboden kansen dankbaar gebruik maakt. Bij belangrijke gebeurtenissen zoals de Pinksterfoor in Antwerpen of een nakend kommuniefeest, maken vele jongeren hun eerste tramries naar de "koekenstad" en beleven ze vaak voor de eerste maal een "echt" avontuur ! Ook volwassen mensen beleven grote uren in die dagen ! Zeer velen zijn op hogere ouderdom voor het eerst naar Mechelen gereisd, om er de Hanswijkprosessie te gaan zien, wat dan dagenlang het voornaamste gespreksonderwerp bleek te zijn. De markten in Lier en in Boom waren nu vlak bij de deur, waar voorheen twee of drie uur gestapt moest worden ! En als het regende ! Jongens, jongens laat het maar regenen, je zat immers lekker droog ! In de winter genoten de reizigers van maximum aan comfort : er brandde een potkachel in de tram ! In elke wagon één ! Wie kon zich meer reisgenot voorstellen ? Walmen en gassen waren er ook, maar dat hoorde nu eenmaal bij een kachel, en dat nam je er toch graag bij ? of niet ? De tram was er en hij reed tot eenieders voldoening. Lang echter wat is lang ?- zou het niet duren, want in de zomer van 1914 brak de oorlog uit, met alle ellende die daar eigen aan is. Op 4 aug. 1914 vallen de Duitsers het land binnen.

Op 20 aug. '14 wordt Brussel bezet, Antwerpen bood felle weerstand. Vanuit Walem wordt de stad onder vuur genomen, waar een massa burgers en soldaten zijn samengetrokken. Op 9 oktober begeeft de Metropool het en wordt ze door de Duitse troepen overrompeld. Op 13 oktober vestigt de Regering zich in Le Havre. Het gaat vrij vlug, en op 14,15 en 16 okt. 1914 worden respectievelijk Brugge, Oostende en Zeebrugge bezet. De frontlijn ligt in Vlaanderen en op 22 april 1915 ligt leper in het vizier.

De hel zal vier jaar ons domein blijven.

Tijdens de gevechten werden vele bruggen vernield, en terwijl in het Westen hevig wordt gevochten, herneemt het leven ten oosten van het front stilaan zijn rechten. De inspanningen door de Overheid zo geestdriftig op gang gebracht, zijn grotendeels ongedaan gemaakt.

De bevoorrading van de bevolking stelt hoge eisen, maar de harde tijden zijn niet van aard de toestand ter hulp te komen.

De brug over de vestingen aan de Boomse Poort was buiten gebruik, evenals de brug van de Mechelse Poort over de stadswallen in Lier, die opgeblazen was. De Netbrug in Walem was vernield. Met Nieuwjaar 1915 evenwel konden de diensten hervat worden tussen Boom en Rumst, en tussen Rumst en Antwerpen. De brug in Walem kon door de tram opnieuw bereiden worden vanaf 1 okt. 1915. De bezetter herstelde ook de brug in Lier, maar om de tram vrije rit over de brug te geven vorderde hij 3000 DM, maar aangezien de NMVB daar niet wenste op in te gaan, bleef de lijn in Lier ingekort tot aan de Mechelse Poort.

Problematisch bleef ondertussen de bevoorrading van de bevolking, en toen in in 1915 Nederland opnieuw aardappelen begon te leveren was dat een flinke opluchting. De reizigersdiensten waren tijdens de oorlog aan de schaarse kant, alhoewel dit ook vóór de oorlog niet zo denderend was. Hieronder geven wij een overzicht van de tramritten in de periode van 1 juni tot 30 sept. 1916.

		272 ANTWERPEN (ANVERS) - RUMPST - LIER (LIERRE) 272																								
		m	m	s	s	s	s	K.							m	m	m	s	s	s						
Service suspendu	←	—	—	810	1035	1235	338	555	800	0	Antwerpen (Anvers)						735	952	1210	225	500	725	—	—		
		—	—	—	1030	1230	—	530	804	0	D. Sud (Viaduc).... A.						731	948	—	221	—	721	—	—		
		—	—	—	1012	1212	—	512	807	3	R ^o de Boom (Kiel).						728	945	—	218	—	718	—	—		
		—	—	830	1045	1245	—	545	810	4	Wlirycq (Heistraat)...						725	942	—	215	—	715	—	—		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bist.....						718	938	—	206	—	708	—	—		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ys-laer (Huist. H.).						710	927	—	200	—	700	—	—		
		—	—	838	1100	1300	—	600	825	8	Aertselaar (Village)...						655	912	—	145	—	645	—	—		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	Reeth (Village) Dorp.						645	902	1130	135	420	635	—	—		
		—	—	845	1115	1315	—	615	840	13	A.Rumpst (Stat.).....D.						—	850	—	—	405	—	845	—	—	
		—	—	850	1125	1325	415	625	850	16	D.Rumpst (Stat.).....A.						—	840	—	—	400	—	835	—	—	
Aerschoot. Ranssel. Horselt. Westerloo.....	←	725	—	—	141	—	—	630	—	0	Route de Waerloos.						—	820	—	—	336	—	815	—	—	
		735	—	—	—	641	—	—	—	2	Duffel (Stat. Etat)....						—	880	—	—	—	—	—	—	—	
		745	—	—	—	651	—	—	—	7	Station Vicinal.....						—	820	—	—	—	—	—	—	—	
		755	—	—	204	—	701	—	—	8	Lier (Lierre)						—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	A. M ^o chel. Poort.....D.						—	805	—	—	320	—	800	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dienst geschorst	→	—	830	1100	105	—	600	705	925	0	D.Boom (R. Tuydert) A.						820	925	1250	—	545	655	930	—	—	
		—	836	1106	111	—	606	711	931	1	Rue du Bois.....						814	919	1244	—	539	649	914	—	—	
		—	840	1110	115	—	610	715	935	3	Terhaegen (Village)...						810	915	1240	—	535	645	910	—	—	
		—	850	1120	125	—	620	725	945	5	A.Rumpst (Stat.).....D.						800	905	1230	—	525	635	900	—	—	
		610	900	1130	135	430	635	—	—	—	0	.Rumpst (Stat.).....A.						—	855	1125	128	415	628	810	—	—
		615	905	1135	140	—	640	—	—	—	2	Route de Waerloos.						—	850	—	122	—	622	813	—	—
		625	911	1145	150	—	650	—	—	—	5	Waelhem (Village)....						—	840	—	113	—	613	833	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	Mechelen (Malines)						—	—	—	—	—	—	—	—	—
		638	918	1158	202	440	703	—	—	—	8	P ^{te} Ste-Catherine...						—	825	1109	100	353	600	818	—	—
		644	921	1208	206	444	710	—	—	—	10	P ^{te} Neckerspoel....						—	821	1100	1254	350	554	811	—	—
650	927	1209	214	450	716	—	—	—	11	A. Stat. Etat.....D.						—	815	1055	1248	345	548	805	—	—		

Hier valt op te merken dat op deze manier rechtstreekse verbindingen bestonden tussen Antwerpen en Brussel en omgekeerd. Wij beschikken over geen uurregeling tussen Brussel en Mechelen, maar de uurtabellen van 1916 leren ons dat de reizigers in Brussel de tram tot Vilvoorde moest nemen, waar diende overgestapt op wegvoertuigen voor Mechelen. Welk soort voertuigen tussen Vilvoorde en Mechelen aangewend zijn, konden wij niet achterhalen. Mocht één of meer lezers over dit onderwerp meerdere gegevens bezitten, dan houden wij ons uiteraard graag aanbevolen! In Mechelen was er dan de tram via Rumst naar Antwerpen. Bij bovenstaande uurregeling mag niet uit het oog worden verloren dat de opgegeven uren in Midden-Europese tijd zijn aangegeven. Het is precies één uur vroeger dan bij ons.

Velen van onze lezers realiseren zich niet dat er in de periode die wij thans bespreken geen sprake was van rechtstreekse verbinding met de tram tussen Boom en Antwerpen langs de Boomse Steenweg. Deze verbinding is pas in de dertiger jaren ontstaan, zoals wij later zullen zien. Om per tram van Antwerpen in Boom te geraken moest de reiziger noodzakelijkerwijze over Aartselaar-Reet en Rumst reizen! Een schematische voorstelling hieronder zal dat illustreren.

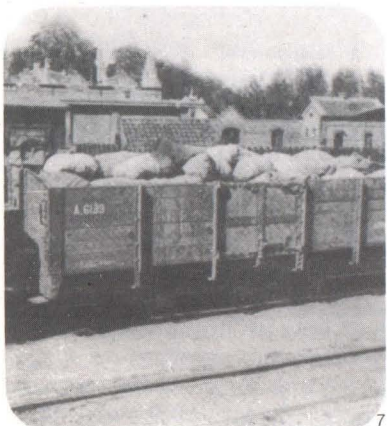
In 1917 waren de tramdiensten in aantal hetzelfde gebleven tussen Antwerpen en Mechelen, maar de vertrekuren waren wel licht gewijzigd. (ongeveer 15 minuten, behalve deze van 20 uur, die ongewijzigd was.) De verbinding met Brussel bleef verzekerd zoals in 1916.



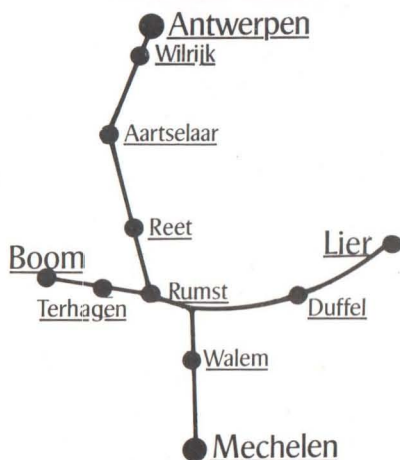
5



6



7



In maart 1918 werd de lijn van Rumst-Vosberg naar Lier door de bezetter opgebroken, om het staal dat ervan afkomstig was voor gekende doeleinden te misbruiken.

De Duitsers wensten nu de rest van het lijnengeheel zelf in uitbating te nemen. Daartoe namen ze op 6 nov. 1918 bezit van de burelen in Rumst, om op 8 nov. '18, dus twee dagen later, met de noorderzon te verdwijnen.

Het einde van de nachtmerrie was in 't zicht.

In 1914 werden de diensten slechts 339 dagen verzekerd, maar de overige oorlogsjaren was de uitbating het ganse jaar verzekerd, met uitzondering van de lijn Rumst-Lier in 1918.

Het aantal doorlopen kilometer was in 1903 : 185.691. Ter vergelijking geven wij hier dezelfde gegevens voor de oorlogsjaren :

1914 : 146.753 km. 1915 : 113.020 km ; 1916 : 163.060 km ;
1917 : 137.982 km ; 1918 : 160.198 km.

De trams op deze lijnen werden meestal getrokken door stoomlocomotieven van het type 3. Toen het type 4 verscheen, kwamen deze loks eveneens veelvuldig in dienst. Vanaf april 1906 werd de beremming van dat laatste type gewijzigd en versterkt. Het type 4 was op zichzelf al een verbeterende uitgave van het type 3.

Beide lokomotieftypes hadden twee stuurposten en waren drie-assig. Zoals vroeger reeds gezegd was de spoorbreedte 1,067 m. (wordt vervolgd)

Antwerpen, herfst 1973. Roger Bastaens.

Les vicinaw du sud d'Anvers. Une tranche de Vie et d'Histoire.

Entre Boom et Anvers existaient des relations par chemin de fer bien avant qu'il ne soit questions de tramways. Ces relations n'étaient toutefois guère satisfaisantes. Les premiers contacts en vue de la création de lignes de tram datent de 1891.

Le gouvernement donna alors son accord pour la pose d'une ligne Boom-Rumst-Duffel avec un embranchement de Rumst à Malines. Le 20 fév. 1892 un prolongement de Duffel à Lier fut également sollicité. L'autorisation d'établissement de la ligne Boom-Rumst-Duffel-Lier fut donnée le 23-6-96 et celle relative à la ligne Anvers-Rumst le 18.3.99. L'écartement fut fixé à 1,067 m. parce que les lignes de la région d'Anvers étaient en communication à la frontière avec les lignes vicinales hollandaises, établies dans l'écartement en question, ce qui permettait le passage de wagons d'un réseau à l'autre. Il fallut construire des ponts enjambant les voies ferrées à Duffel et à Reet.

Ceux-ci achevés, on mit en service les premiers trams entre Malines, Rumst et Boom le 6 mai 1900 et entre Rumst et Reet le 1^{er} oct. 1900. Suivirent les sections Reet-Anvers-Kiel et Rumst-Vosberg-Lier-Mechelse Poort, le 1.1.1902. Le service fut assuré régulièrement sur les trois lignes à la date du 15 sept. 1903. La guerre de 1914 endommagea sérieusement certaines lignes par la destruction de 3 ponts. Le service reprit régulièrement en 1915 mais fut limité à Lier à la Mechelse Poort. L'horaire est celui de l'été 1916. Il existait à Malines une correspondance par véhicules routiers vers Vilvorde d'où l'on pouvait gagner Bruxelles en tram. Les mêmes possibilités existaient également dans l'autre sens. La ligne directe d'Anvers à Boom par la Chaussée de Boom n'existait pas encore à cette époque. Le plan vous l'indiquera.

En 1918 l'occupant démontra la ligne Lier-Rumst et pris en main l'exploitation du restant du réseau. Des soldats allemands occupèrent les bureaux de Rumst le 6 nov. 1918, mais cette occupation ne fut que de courte durée, parce qu'ils se retirent deux jours plus tard.

Die Kleinbahn im suden von Antwerpen. Ein Stückchen Leben, etwas Geschichte.

Zwischen Boom und Antwerpen gab es bereits Eisenbahnverbindungen, bevor von einer Strassenbahnverbindung die Rede war. Die Eisenbahnverbindung liess jedoch viele Wünsche offen. So kam es 1891 zu ersten Gesprächen zur Eröffnung einer Strassenbahn. Die Regierung billigte den Bau einer Strecke Boom-Rumst-Duffel, mit einer Stichlinie von Rumst nach Mecheln. Am 20 Feb. 1892 wurde dann noch eine Erweiterung von Duffel nach Lier beantragt.

Die Genehmigung zur Anlage der Linie Boom-Rumst-Duffel-Lier wurde am 23 Juni 1896 erteilt, diejenige für Antwerpen-Rumst am 18-3-1899. Es wurde in der Holländischen 1,067 M. Spur gebaut, da die Linien des Antwerpener Gebietes Anschluss an die holländischen Strecken hatten, und somit Wagen durchlaufen lassen konnten.

In Duffel und Reet mussten Brücken über die bestehenden Eisenbahnlinien gebaut werden. Am 6-5-1900 fuhren die ersten Strassenbahnen zwischen Mecheln, Rumst und Boom ; am 1 Okt. 1900 zwischen Rumst und Reet. Reet-Antwerpen Kiel folgte am 15 Sept. 1901 und Rumst-Vosberg - Lier-Mechelse Poort am 1-1-1902. Der normale Dienst auf allen 3 Linien wurde am 15-9-03 aufgenommen.

1914 bricht der erste Weltkrieg aus, und im Zuge der Kämpfe wurden 3 Brücken auf dem Netz zerstört. 1915 verkehren die Strassenbahnen wieder aber in Lier nur bis Mechelse Poort. Der Fahrplan ist der des Sommers 1916.

In Mecheln gab es einen Anschluss mit Strassenfahrzeugen nach Vilvoorde, wo man in die Brüsseler Strassenbahn umsteigen konnte. Dies auch in der anderen Richtung. Die spätere Verbindung Antwerpen-Boom, entlang der direkten Strasse gab es damals noch nicht. Dies ist aus der Karte ersichtlich.

1918 wurde die Strecke Lier-Rumst von der Besatzungsmacht demontiert. Die Besetzer nahmen das Restliche Netz selbst in die Hand, und die Verwaltungsbüros in Rumst wurden am 6-11-18 beschlagnahmt, allerdings nur zwei Tage lang.

The vicinal tramways south of Antwerpen. A bit of life, a bit of history.

Between Boom and Antwerpen railwaylinks existed even before the subject of tramwayconnections was raised.

The railwayconnections however were not sufficient. The first negotiations to construct tramroutes were entered into in 1891. The government agreed with the construction of a tramroute Boom-Rumst-Duffel, with a branch from Rumst to Mechelen. On February 20 1892 an extension from Duffel to Lier was requested. The permission to built the Boom-Rumst-Duffel-Lier route was published on June 23 1896, whilst the route Antwerpen-Rumst was allowed on March 18 1899.

The gauge was determined on 1.067 m. because of the fact that the Antwerpen vicinal network connected with the Dutch system at the border. This way trams could run from one country to the other. Bridges had to be built over the railwaylines at Duffel and Reet. On may 6 1900 the first trams rode between Mechelen-Rumst and Boom ; the extension from Rumst to Reet came in service on October 1 1900. The route Reet-Antwerpen Kiel was opened on September 15 1901 and the route Rumst Vosberg - Lier Mechelse Poort on January 1 1902. Services were regular on the three routes from September 15 1903.

The first world war causes a lot of damage as three bridges are destroyed. In 1915 however services are again normal, but in Lier trams only go as far as the Mechelse Poort. The time-table dates back to the 1916 Summer.

In Mechelen a connection with road vehicles was provided, in order to reach Vilvoorde where trams could be taken to get in Brussels. The same goes for the opposite direction. The direct route from Antwerpen to Boom along the Boomse Steenweg did not yet exist then, as the small map shows. In 1918 the army of occupation broke up the Lier-Rumst route. They also planned to exploit the resting network themselves. On November 6 1918 they took possession of the office building at Rumst, but the soldiers drove off two days later:

Even terugblikken, om niet te vergeten : LIJN 75 van de M.I.V.B.

Om twee redenen is lijn 75 van de Brusselse tram een merkwaardige lijn geweest :

- haar kort traject ;
- haar kort bestaan.

Reeds vóór 1940 bestond er een drievoudig plan tot uitbreiding van het Brusselse tramnet :

- verlenging van lijn 52 naar Drogenbos,
- verlenging van lijn 7 naar Groot-Bijgaarden,
- verlenging van lijn 56 naar Neerpede.

Het krijgsgeweld echter stopte deze plannen voor vele jaren onderaan de verwezenlijkingen, maar toen nà de wereldbrand het vervoer ongekende hoogten boekte, en er terug in de aanschaffing van de nodige materialen kon voorzien worden, werd besloten tot de uitvoering van deze plannen. Op 6 juni 1947 werd lijn 52, met rood lijnnummer, tot Drogenbos in dienst genomen. Nà de vakantie werd gezwind voortgezet met de verlenging van lijn 7, en op 25 aug. 1947 werden de eerste sporen aan het station van Groot-Bijgaarden geplaatst. Begin oktober was het werk gereed, en werd lijn 7 verlengd tot aan het station van Groot-Bijgaarden.

Nog in oktober 1947 startten de werken voor de verlenging van lijn 56 van het Park van Anderlecht naar Neerpede. Deze verlenging beliep 3.300 m, en bediende een werkelijk afgelegen wijk van Anderlecht, met het gevolg dat vele mensen zich eindelijk konden verheugen in een directe verbinding met het eigen gemeentecentrum en de stad.

Op 7 januari 1948 in de namiddag waren de werken klaar en werd de lijn aan de tram vrijgegeven. Gedurende 20 jaar zou lijn 56 een vertrouwde verschijning zijn aan de grens van het Pajottenland.

Aan deze vertrouwde toestand kwam echter een einde bij het in werking treden van de derde fase der grote netshervormingen op 12 dec. 1967. Toen werd lijn 56 ingekort tot het Zuidstation, en werd in de richting Evere-Zuidstation gereden met lijnnummer 56 doorstreept, terwijl in de andere richting gewoon 56 werd voorgezet.

Tramlijn 76 werd ingekort van het C.O.O.V.B. tot het Meir-rondpunt, terwijl aan de andere kant tussen het Kerkhof van Brussel en het Meiserplein, buslijn 77 verscheen, in vervanging van de bestaande pendeldienst 76, die eveneens met bussen was uitgebaut.

Lijn 22 werd afgeschaft, terwijl aan de oostkant lijn 20 het vervallen deel van lijn 22 voor haar rekening nam. Aan de westkant nam tramlijn 103 het vervoer van lijn 22 waar, maar ook tramlijn 45 kreeg een adering. Deze lijn werd ingekort tot de Naamse Poort, terwijl tussen deze plaats en het Park van Anderlecht, eveneens lijn 103 het vervoer overnam. Tramlijn 103 verscheen als nieuwe transitolijn, maar eerst als 103 doorstreept. Tussen de terminus van lijn 103 doorstreept, zijnde het Rondpunt Meir, en het C.O.O.V.B. reed tijdelijk lijn 103 doorstreept, met een bijplaatje, in afwachting dat vanaf 9 jan. 1968 de eigenlijke lijn 103 in aktie zou treden.

Er bleef nu nog alléén het verlaten traject van lijn 56 over tussen het Rondpunt-Meir en Neerpede.

Daar verscheen uiteindelijk op dinsdag 12 dec. 1967 : LIJN 75.

Zoals vroeger gezegd, was de lengte van deze lijn slechts 3.300 m., wat zeer kort is voor een Brusselse tramlijn. Lijn 75 was eigenlijk maar een transitolijn van en naar lijn 103, wat reeds van bij het ontstaan tot wijvingen leidde tussen de Gemeenteraad en de oppositie in Anderlecht. Op 28 dec. 1968 verscheen er een rondschriften van het Gemeentebestuur, waarin het zijn stellingname bekend maakte. Daaruit bleek dat tramlijn 75 eigenlijk een buslijn had moeten zijn, die meer door het woongebied heen, de eventuele reizigers bijna aan hun deur zou afhaken.

Maar de tramlijn was er, en terwijl op zon- en feestdagen om het kwartier werd gereden, was tijdens de werkdagen de frekwentie meer wisselvallig.

In de vroege uren, tot zowat 7 u, om het half uur. Dan tot ongeveer 9 u. om de tien minuten. Van 10 tot 12 u. om het half uur. Dan vermeerderde de frekwentie tot 15 minuten, tot zowat 17 u, en dan werd om de 8 minuten gereden, tot men omstreeks 20 u. terugviel tot een dienst om de 20 minuten. De laatste rit naar Neerpede was om 0.06 u, en de terugrit 0.15 u. Op zaterdag werd vanaf 12 u. een 12 minutendienst gereden tot 20 u.

Nadien kwam men terug tot ongeveer een rijtuig om de 20 minuten.

De rijtuigen van lijn 75 reden binnen in de Koningslaan of op de Haachtse steenweg.

Slechts zes rijtuigen hebben op lijn 75 dienst gedaan, nl. 9075 - 9079, en 9092. De lijnkleuren waren geel 75 rood, overgenomen van de basislijn 56.

Reisweg : Rondpunt-Meir - Koning Soldaatlaan, Eugeen Ysayelaan Neerpedestraat - Haasstraat.

Van de Neerpedestraat in de Haasstraat lag een driehoek, waar de rijtuigen keerden. Eens gedraaid, wachtten de rijtuigen het nieuwe vertrek af op de hoek van de Neerpedestraat. Op dit punt heeft men een heerlijk vergezicht op het Pajottenland, dat zelfs in wintertooi niets aan charme inboet. Pieter Breughel de Oude, wie heeft er nooit van gehoord ?, was er sterk door geboeid. Zijn werken getuigen daarvan. Nu echter andere "Ouden" zich over het landschap ontfermen, zal het verkaveld worden, en we weten langzamerhand wel wat dat betekent ! Lijn 75, de enige die er ooit in Brussel bestaan heeft, verdween van het toneel op 4 jan. '68, toen een buslijn 103, groen-geel-groen het vervoer overnam, toestand die zou duren tot di. 5 jan. 1971, toen buslijn 76 het vervoer van buslijn 103 overnam. Sindsdien is er niets veranderd. De sporen van lijn 75 werden opgebroken in 1970 tussen de Haasstraat en de J. Bracopslaan. De andere liggen er nog te wachten op betere tijden. Hopelijk krijgen de nieuw geplande woonwijken een spoorverbinding, maar over zulke plannen is ons nu nog niets bekend.



BRUXELLES « LIGNE 75.

Le 7.1.'48 la ligne 56 fut prolongée du R.P. Meir à Neerpede, sur une distance de 3.300 m.

Après 20 ans, le 12.12.67, la ligne 56 fut raccourcie à la gare du Midi, pour être remplacée le 9.1.68 par la nouvelle ligne 55.

Lors du raccourcissement du 56 au Midi, on créa une ligne 75, qui desservait la section créée en 1948, soit Meir - Neerpede. Les trams y circulèrent à la cadence de 20 min. le dimanche ; 8 min. à l'heure de pointe en semaine. Les couleurs de ligne étaient celles du 56, soit jaune 75 rouge. Aux heures creuses une seule voiture suffisait, renforcée par une deuxième en pointe. Le matériel affecté se composait des 6 motrices 9075-9079, + 9092. Sous la pression de la commune d'Anderlecht, le 75 fut remplacé dès le 4.1.68 par le bus 103, qui à son tour fut absorbé par le bus 76.

La ligne de tram 75 n'eut donc qu'une existence de trois semaines.

BRUESSEL - LINIE 75.

Am 7.1.'48 wurde die Linie 56 über einen Abstand von 3.300 m. verlängert, von R.P. Meir nach Neerpede.

20 Jahre später, am 12.12.67, wurde die Strassenbahnlinie 56 zum Südbahnhof zurückgezogen, um am 9.1.68 durch die neue Linie 55 ersetzt zu werden. Bei der Schrumpfung der SL 56 zum Südbahnhof erschien gleichzeitig eine neue SL 75 auf der 1948 gebauten Strecke Meir - Neerpede. Es wurde Sonntags alle 20 Minuten gefahren, und in der Wochentagspitze alle 8 Minuten. Die Linienfarben waren gelb 75 rot, wie bei der SL 56. Es pendelte meist 1 Triebwagen, durch einen zweiten während der Spitze verstärkt.

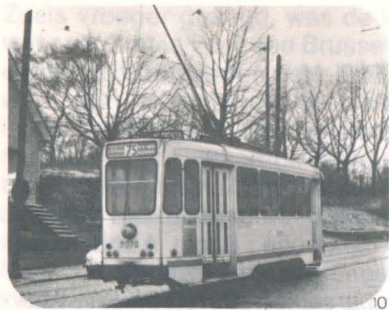
Zum Einsatz kamen nur die 6 Wagen 9075 - 9079, + 9092. Unter dem Druck der Gemeinde Anderlecht wurde die SL 75 bereits am 4.1.68 durch die Buslinie 103 ersetzt, die dann später in der Buslinie 76 aufging. Die SL 75 hatte somit nur ein kurzes Dasein von drei Wochen.

BRUSSELS - ROUTE 75.

On January 7 1948 route 56 was extended from Rondpunt Meir to Neerpede ; being a distance of 3300 meters. After 20 years route 56 was curtailed to Zuidstation on December 12 1967, and was replaced entirely by route 55 on January 9 1968. The curtailment of route 56 to Zuidstation however gave birth to route 75, which precisely takes over the extension of 1948 : Rondpunt Meir - Neerpede.

On Sundays a 20-minutes service was run, starting at 9.06 a.m. In the weekly morning and evening rush hours a 8 minute service was run. The route colours of route 75 were the same as for route 56, namely Yellow 75 Red. Normally only one motortram was used ; a second car helped in rush hours.

Only 6 cars were in use on route 75 : 9075 - 9079, + 9092. Because of pressure by the Anderlecht Municipality route 75 was converted to bus operation (route 103) on January 4 1968. Meanwhile also this busroute has been taken over by bus route 76. So the tramroute 75 only lived for 3 weeks !



10



11



Uit de Hoofdstad - M.I.V.B :

Een aandachtig lezer uit St Agata-Berchem zond ons een aanvullend berichtje op TP 66. Daar schreven wij dat de laatste standaardwagen op lijn 62, de 1380 was met bw.929. Onze Lezer zag en fotografeerde op 25 mei, dus veertien dagen later, emr 1380 opnieuw, maar zonder bijwagen. Wij stellen het op prijs dat dergelijke aanvullingen ons worden gestuurd, om volledigheidshalve het wel en wee van de laatste standaards in Brussel te kunnen volgen !

— Alle 7800-wagens hebben nu een afgedekte tweede stuurpost.

— Het stel 1603 - 603 wordt voor muzeümdoeleinden bewaard.

Op 18 mei 1973 hadden aanrijdingen plaats tussen de 5006 en de 7015 op de Parmentierlaan (stp Woluwe) en tussen de 7086 en de 1505 bij Tervuren-Dorp. De 1505 wordt niet hersteld, maar terzijde gesteld om toch in orde gebracht te worden als daar behoefte mocht aan zijn. In mei '73 stond emr 1342 terzijde gesteld met als opschrift "ne rien démolir, réservée à plaine de joux".

— Op 25 mei 1973 rukte een kraanwagen de bovenleiding naar beneden onder het spoorwegviadukt van het Grondwetplein. Hij deed dat zo deugdelijk, dat tot bij de inrit van de tunnel van de Poincarélaan alles omhoog lag, waardoor onderbreking ontstond op lijn 101.

— PCC 7095 werd eveneens van een luidsprekersinstallatie voorzien.

— Op 6 juni 1973 brak de trolleystang van GPCC 7593/103. Het rijtuig reed toen met panto binnen naar stp. Koningslaan.

— In juni '73 werd de sectie A. Buyllaan - Boendaal voor pantograaf aangepast. (lijnen 32 en 94)

— Op de M. Lemonnierlaan werden de nieuwe sporen langs de huizen aangesloten tijdens de nacht van 8 op 9 juni 1973 in de richting Zuid-Noord, en tijdens de nacht van 28 op 29 juni in de andere richting.

— Bij een bezoek van de NVBS aan Brussel werd rondgereden met 5016 en 1006/932. Dat was op 16 juni 1973.

— Op 19 juni 1973 had een aanrijding plaats tussen een toeringbus en emr 5024, op lijn 81 in Laken. Waarschijnlijk wordt de 5024 niet meer hersteld, maar evenals 5022 en 5012 tot werkwagen omgebouwd. De 5022 is ondertussen WW 143 geworden, maar mag slechts 's nachts in dienst komen vanwege zijn grote breedte.

— De beschadigde 1004 en 1339 zijn op 21 juni '73 van Woluwe naar de Birminghamstraat overgebracht, waar zij tot werkwagens zullen omgebouwd worden.

— Nummering van het Werkwagenpark :

WW 1 tot 38 onveranderd.

WW 42,61,62,63 oud, 63 nieuw, 71,72,73,74,75,269 en 91 werden hernummerd in respectievelijk 39,45,46,47,47,(dus tweemaal 47 !) 51,52,53,54,55,58 en 59.

Een nieuwe WW 32 is eveneens in dienst.



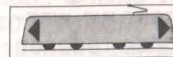
MIVA

Uit de Metropool - M.I.V.A. :

Met ingang van maandag 30 juli 1973 werd tramlijn 12 ingekort tot het Sportpaleis. Wegens een omvangrijk werk op het kruispunt Bisschoppenhoflaan-Van der Delftstr.- ten Eekhovelaan moesten de tramsporen worden opgebroken, zodat er snel kon gewerkt worden. Er moest nl. een zoveelste buis worden gelegd onder de grond. De trams van lijn 12 kregen hun eindpunt in de Van der Delftstraat, terwijl een autobuslijn 12 pendelde tussen de Ten Eekhovelaan en het Antwerp-Stadion. Deze toestand die ruim zes weken duurde, is ondertussen voorbij en de tram heeft zijn normale reisweg hernomen. Aan de halten stonden tijdens de duur der werken autobushalteborden opgesteld. Uiteraard konden de reizigers met hun ticket zonder hinder overstappen van tram op bus en omgekeerd.

Tijdens de maanden juli en augustus werd de vroegere stelplaats Driehoek, gesloopt. Deze loods, die in de Karel Oomsstraat gelegen was, werd gebouwd in 1905-1906, en op 25 aug. 1906 in dienst genomen.

Zestig jaar later, op 14 maart 1966 werd het gebouw als stelplaats verlaten, maar diende het nog tot voorlopige stalling voor te slopen materieel. Begin 1967 was het gebouw geheel ontruimd, om op 9 maart 1967 verkocht te worden aan Hiel en Suijs uit Antwerpen.



MIVG

Uit de Arteveldestad : M.I.V.G. :

— Op 4 juli deed een proefrijtuig de PCC 35 ontsporen op de Koommarkt door de wissel voortijdig om te gooien. Er ontstond 40 min. vertraging.

— Op de Ferrerlaan lag begin juli het spoor dubbel tot aan de Mimosastraat. Het wegdek was ook zover gereed. De draagkabels waren ook tot aan de Mimosastr. gereed. Op het Van Beverenplein echter werd toen de bovenleiding gedeeltelijk verwijderd, omdat een kraan te pas kwam aan daar uit te voeren grondwerken.

— PCC 18 kwam op 7 juli uit herschildering.

— Tijdens de nacht van 23 op 24 aug. '73 werd een nieuwe schakelaar aangebracht in de Kerkstraat te Ledeberg en werd de bovenleiding gespannen tussen de Dahliastr. en het Van Beverenplein. Ook de sporenbouw op dat stuk was toen in uitvoering.

— De bovenleidingsmasten ten behoeve van de keerlus voor lijn 1 op Moskou werden ter plaatse gebracht.

— Een speciaal berichtje brengen wij dringend maar ongaarne ter kennis van onze lezers, omdat het ons net bereikte voor het ter perse gaan van dit nummer. Lijn 20, Arsenaal-Melle, zal omstreeks Nieuwjaar 1973 door een buslijn worden vervangen. Deze beslissing is definitief, vermits ze werd goedgekeurd door het Ministerie van Verkeerswezen. Lijn 21 zal t.z.t. worden verlengd tot aan de halte De Leeuw, wanneer de weg tot daar zal verdubbeld zijn. De eigen bedding wordt dan tot daar uitgebreid. De elementen die tot deze beslissing hebben geleid zijn ons bekend, maar we wensen daar om bepaalde redenen niet verder op in te gaan. De M.I.V.G. heeft getracht een gunstige oplossing te bereiken, maar andere belangen hebben daar anders over beslist. De bovenleiding van lijn 20 was nog maar pas geheel vernieuwd. Tot onze spijt kunnen wij nog niet de juiste datum van afschaffing mededelen, maar vermoed wordt dat dit einde december of begin januari zal zijn.



13



BUURTSPORWEGEN.

Een bij het drukken weggelaten woord veranderde geheel de betekenis van onze berichtgeving over Oostende. Op blz. 17,

Kustnieuws N.M.V.B., voorlaatste paragraaf, moet staan : "Het op- en neerlaten van de panto gebeurt niet elektrisch MAAR zoals voorheen, met handbediening..."

Een tweede fout staat even verder, in de Henegouwse rubriek, nl. een omgedraaid cijfer : Er staat : 10483 werd 19715. Dat moet zijn : 10438 werd 19715.

De 10483 toert elke dag nog lustig rond op lijn BW.

Sinds mei 1973 rijdt er een tweede toeristische tram in België, nl. Li Trimbleu, op de lijn Trembleur-Warsage. Wij komen daar later op terug, maar van belang is nu, dat U weet dat er vier bijwagens van de NMVB Brussel aan de uitbaters werden verkocht. U vindt hierbij de nummers van deze rijtuigen met erbij de datum waarop ze werden overgebracht naar hun nieuw verblijf.

19307 - 23 mrt.1973 ; 19308 - 30 mrt 1973 ;

19373 - 6 apr. 1973 ; 19351 - 13 apr 1973.

In Oostende had op 13 juli 1973 een kabelbreuk plaats in de Koningsstraat, tussen het Marie-Joséeplein en de vroegere Koninklijke villa. Alle verkeer werd erdoor ontredderd. De storing deed zich voor om 10.30 u. en was pas om 15 u. hersteld. Ondertussen werden de reizigers per bus vervoerd.

Op 22 juli om 10 u.40 deed zich een botsing voor in de Troonstraat te Mariakerke, tussen een direkte tram met twee bijwagens, en een auto. Beide voertuigen reden van Oostende naar Middelkerke, en ondanks alle verkeerstekens en verkeerslichten, dwarste de auto de spoorlijn. De klap was naar verhouding, en de auto werd terdege in popvorm geperst. De tram zal nu zeker weer moeten afgeschaft worden, want als men als automobiist niet meer door het rode licht mag rijden, waarvoor betalen wij dan wel autobelasting ?

Advertenties.

Ingezonden advertenties blijven onder verantwoordelijkheid van de inzenders.

Ik zoek :

Foto's van Brusselse trams, lijnen 1-98, vooral met koersborden. Zeer graag vond ik een lijnfilm. Ik bied aan : 3 films van Haagse trams, 1956, 1963, 1972. Verder ongeveer 40 Belgische ansichtkaarten zonder trams, 3 tramkaartjes Brussel 1924, tramkaartjes Luik, NMVB Luik en Brussel.

Inlichtingen : M. Harders. Wognumstraat 76, NL-2030-Den Haag.

Ik zoek :

Kleine onderdelen van trams zoals lantaarns, handgrepen, opschriften enz. en verder : foto's van stadstrams van Mechelen, Leuven, Oostende en NMVB Gent.

Willem Gielis, Timmerdonkstr. 33, B-2520 - Edegem.

Verkoop :

Drie reeksen foto's 10,5 x 15 cm. 12x Den Haag HTM, 12x Zürich VBZ ; 12 X Kassel KVG. Prijs 15 fr per stuk, 150 fr. per reeks.

W. Gielis. Timmerdonkstraat 33, B - 2520-Edegem.

