

Inhoud:

Openbaar vervoer
De buurtspoorwegen ten zuiden van Antwerpen (II)
Gent: Tram Melle gaat op rust
Een Eeuw tram in de Metropool
Mededelingen-boekbespreking
Om en bij de bedrijven

Nr 68 - OKTOBER 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 Boomse Poort te Antwerpen tussen 1910 en 1914. Op de achtergrond de St Bernarduspoort met de spoorlijn Antwerpen-Boom via Hemiksem.
- Foto 2: Boom. Vertrek van de tram op de Varkensmarkt. Verz. Willy Janssens, Semmerzake.
- Foto 3: Nog de Varkensmarkt in Boom. Het spoor gaat dadelijk links op de weg naar Rumst.
- Foto 4: Terhagen-Dorp. De pastoorshoed met opstelspoor op de uitwijking. Omstreeks 1930.
- Foto 5: Lier. De terminus in de Mechelse straat.
- Foto 6: Lier: juist voorbij de terminus buigt het spoor naar rechts. (voorgond).
- Foto 7: Deurne, 9 sept. 1973. De laatste afreis.
- Foto 8: Een hoekje in de tentoonstelling van de Schermersstraat; 29 sept. 1973
- Foto 9: Het ruime station Meir in ruwbouw. 23 sept. 73.
- Foto 10: Rijtuig 182 op weg naar Melle. 1 mei 1955. Foto van een Nederlands Auteur, waarvan de naam ons onbekend is.
- Foto 11: De sneeuwruimer rijdt over de NMBS spoorlijn bij het Arsenaal. Winter 1969.
- Foto 12: Rijtuig 319 op lijn 20, met bijwagen 70. Terminus Melle, 13 mei 1969.
- Foto 13: Het Station te Reet. Let op de brug op de achtergrond! (Deze foto hoort eigenlijk in het vorige nummer van TP thuis)

Foto voorpagina:

Paardetram 132 van Luik op de Scheldekaai te Antwerpen, op 23 sept. 73.

Foto slotpagina: Het einde van een drukke dag op de Herentalsebaan. 9 sept. 1973.

Tenzij anders vermeld zijn deze foto's allen uit de archieven Eigen Baan, Antwerpen - Gent.



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.

OPENBAAR VERVOER

De moeilijkheden die zich voordoen in de bevoorrading van petroleumprodukten hebben plots de schijnwerpers gericht op het openbaar vervoer. In zowat alle West-Europese landen zijn de gevolgen merkbaar en doen zich storingen voor in meer- of mindere mate bij de partikuliere bevoorrading, of is er een domper geplaatst op enkele persoonlijke beschikkingen. Redding wordt in dergelijke omstandigheden verwacht van het zo vaak bekritiseerde gemeenschappelijk vervoer. Het is logisch dat niet in een handomdraai kan worden voorzien in de dan optredende behoeften. Dan volgt nieuw gemopper.

Anderzijds is het evengoed waar dat de tegemoetkomingen van de vervoermaatschappijen niet steeds gegeven hebben wat men ervan verwachtte. Het is moeilijk te voorzien wat er in de nabije- en in een verdere toekomst precies zal gebeuren maar dat het niet meer zal worden zoals het is geweest lijkt voor vele bevoegde instanties wel duidelijk te zijn.

Ons komt het voor dat daarom met belangrijk meer aandacht moet gestreefd worden naar versnelling van in uitvoering zijnde projekten en in vele gevallen opvoering van de frekwentie op de meeste tram- en buslijnen.

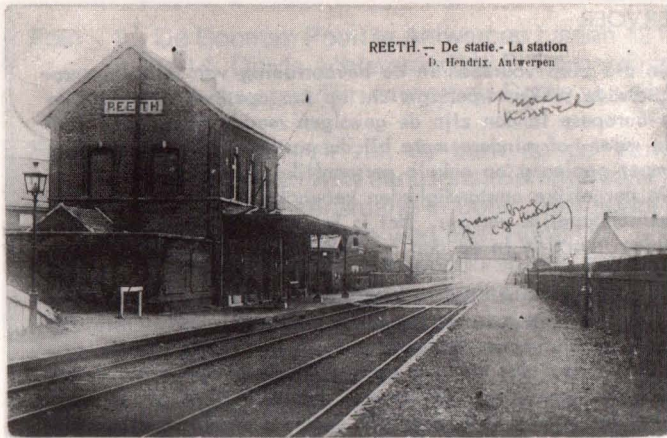
Degenen die zich tot op heden met de auto verplaatsten zullen verbaasd en vaak ontgoocheld zijn wanneer ze na 20 u. op een vervoermiddel moeten wachten. Het is dan ook voor de hand liggend dat op sommige plaatsen aktiegroepen ontstaan die opkomen voor een ruimere toekenning van kredieten ter bevordering van het openbaar vervoer. Zij zijn vaak van mening dat de kredieten voor autosnelwegenbouw best kunnen besnoeid worden om de aldus herwonnen kapitalen ter beschikking te stellen van de gemeenschappelijke vervoerinfrastructuur. Zij stellen zich daarenboven de vraag in hoeverre grote investeringen voor nieuwe autobanen nog verantwoord zijn met het oog op de onzekere toekomst van de auto. Uit de gebeurtenissen van de jongste maanden menen wij toch wel te mogen besluiten dat de toekomst van het openbaar vervoer zich fris aftekent, maar het blijft anderzijds een feit dat juist het openbaar vervoer zichzelf zal moeten waar maken. Of dat zo vanzelfsprekend zal gebeuren als het lijkt, zal de toekomst ons wel leren.

- r -

MEDEDELINGEN EN BOEKBESPREKING.

Het ligt in onze bedoeling bij de industrie een gesprek aan te knopen omtrent het laten bouwen van een standaardwagen van de NMVB met bijwagens. Uiteraard speelt hierbij de oplage een grote rol, en het is normaal dat de verkeersmogelijkheid bepalend zal zijn voor het al dan niet in uitvoering stellen van dit opzet. Om nu enig idee te krijgen van het aantal geïnteresseerden verzoeken wij onze lezers zo spoedig mogelijk ons hun wensen uit te drukken. We zouden nl. graag weten in hoeveel exemplaren ieder van U belang stelt, en welke prijs het bij benadering mag zijn tot welke U zich als koper wenst te beperken. Deze gegevens blijken nodig te zijn om met enige kans op welslagen in onderhandeling te kunnen treden. Wij kunnen dus nog niet zeggen welke speelgoedfabrikant eventueel zal overgaan tot het vervaardigen van deze tram; evenmin hebben wij een idee van de prijs waartegen hij zal kunnen geleverd worden. Daarom stellen wij ook duidelijk dat deze vraag van onzentwege geen enkele verbintenis inhoudt. Uw antwoord is evenmin een verbintenis. Vanaf het oogenblik dat wij over concrete gegevens beschikken zullen wij onze lezers daarvan op de hoogte brengen, en pas dan kan er van een bestelling sprake zijn. Wat wij nu vragen is dus een briefje waarin U uiting geeft van het bedrag dat U wenst te besteden, en het aantal dat U eventueel wil kopen. Van het aantal antwoorden zal wellicht afhangen of de onderhandelingen gevoerd zullen worden, en of de produktie mogelijk wordt.

Brieven te richten aan het redaktieadres.



13

De herdenking van het honderdjarig bestaan van de tram in Antwerpen en de manifestaties die naar aanleiding daarvan werden op touw gezet hebben een aantal nieuwe leden aangebracht. Wij vinden dat erg fijn, en heten al deze "nieuwelingen" van harte welkom in onze Vereniging.

Boekbespreking.

Eens te meer verschijnt bij de Uitgevers WYT te Rotterdam een nieuw werk in de reeks Trams en Tramlijnen. De auteurs H. De Herder, H.A. Van Lith en A.J.J. Byink stelden het werkje samen onder de titel "Stoomtrams in het Centrum van Nederland". Het werk is uitgevoerd in de ondertussen goed bekende stijl van de vorige uitgaven. Historie en poëzie zijn vakkundig door elkaar geweven, wat het lezen tot een genoegen maakt. Dan spreken wij nog niet van de anekdotes, zoals die op de tramlijn Tiel-Buren-Culemborg blijkbaar meer voorkwamen. Bovendien beseft U eens te meer dat er in kleine (en grote) landen dorpjes bestaan, wier naam dank zij de tram ook eens in de aktualiteit kwam. Het lezen van zo'n werkje waarborgt U uren van aangename ontspanning.

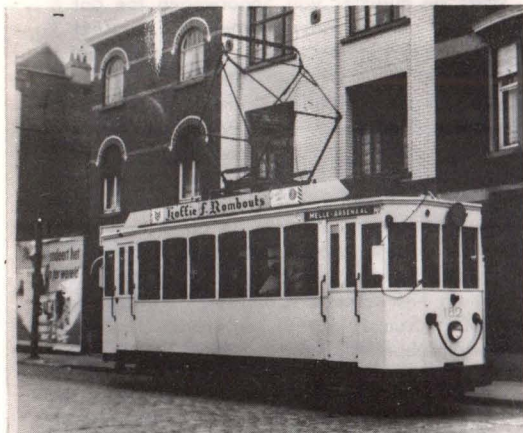
Bestellen doet U eenvoudig door 10,25 gulden over te schrijven op postrekening 58458 van Uitgevers WYT, Pieter de Hoochweg, 111, NL-3006-Rotterdam, waarna verzending dadelijk volgt.

Tevens vestigen wij de aandacht van onze lezers op het feit dat alle reeds vroeger verschenen nummers uit de reeks Tram en Tramlijnen vanaf 15 dec. 1973 aan deze prijs moeten verkocht worden. Het boek Moderne Trams van F.v.d. Gragt is eveneens in prijs verhoogd tot 35 gulden.

Bij dezelfde uitgeverij verscheen een reeks van acht foto's in kleurendruk op formaat 28 x 20,5cm. Het is een prachtige verwezenlijking die ieder tramliedhebber graag zal bezitten. Motorrijtuig 473 op lijn 5 in Amsterdam; emr 548 op lijn 5 en de rijtuigen 480 en 514 resp. op lijn 16 en 17; emr A 512 (blauwe tram) in Leiden, en rijtuig 823 met bw. op lijn 11 in Den Haag; en eveneens in Den Haag emr A 619/620 (blauwe tram) en emr 75 met bijwagens, maar foto genomen in Leiden, stellen zich aan U voor in een schakering uit alle seizoenen en kleuren in alle tinten. De prijs is 14,5 gulden. Echt niet veel voor acht foto's van dat formaat. Belgische lezers die wat meer willen zien over oude trams uit Nederland hebben hier een enige kans.

ADVERTENTIE.

Mevrouw, als u echtgenoot of verloofde verrukt naar zijn nieuwe tramfoto's kijkt, straalt het geluk uit zijn ogen. Uzelf is dan al even gelukkig, maar wat zou U denken indien hij even verrukt naar uw nieuwe kapsel kijkt? Zoudt U dan niet stralen van geluk? Daar kunnen wij voor zorgen. Loopt U toch even aan bij het huis Josyane, Groenplein 2, 2000-Antwerpen. Wilt U opbellen? Dat kan. (03) 33.72.42. en wij doen de rest.



DE BUURTSPOORWEGEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

Een stukje leven, een stukje geschiedenis.

2- DE SPOORLIJNEN

Aan het openluchtwembad in de Brederodestraat te Antwerpen lag het beginpunt van de toenmalige lijn naar Rumst: een kopspoor met omloopspoor. Met een flinke bocht in enkelspoor kwam de tram op de Kielsevest, ongeveer honderd meter op enkelspoor, om dan rechtsaf te buigen en uit te monden in de Kielse lijn van het stadsnet. In deze bocht lag een wissel, waardoor de lijn dubbelsporig werd uit noodzaak van het samenlopen met de stadslijn. Al vlug bereikte de lijn de brug over de vest aan de Boomse Poort. Deze brug is altijd nogal een berucht bouwwerk geweest, vandaar wellicht haar bekendheid. In 1929 was deze brug zo bouwvallig dat zelfs de fietsers moesten afstappen om erover te komen. De tram echter reed er trots overheen tot grote ergernis van de fietsers. De schaarse automobilisten en bussen uit die dagen moesten langs andere wegen het Kiel bereiken.

Velen begrepen niet waarom de tram er veilig overheen reed, terwijl alle ander verkeer op wielen niet toegelaten was. De reden daarvan was vrij eenvoudig: enkel het brugdek was geheel versleten, terwijl de tramsporen veilig op de stalen gebinten van de brug verankerd waren. Eens door de Boomse Poort kwam een stukje ongebouwde grond, maar al dadelijk begon dan de oprit naar het viadukt over de spoorlijn van Antwerpen, over Wilrijk, Kontich Dorp en Waarloos naar Mechelen, en via Wilrijk en Kontich Molenstraat naar Boom en Dendermonde.

In de afdaling van het viadukt lag een wissel die de NMVB-tram toeliet naar links af te buigen, om met een ruime bocht naast de spoorlijn te komen. Vanaf het viadukt liep de spoorlijn over de gronden van de huidige Jan de Voslaan. De buurtspoorlijn had daar beneden enkele vertakkingen die het station Kiel van de NMVB vormden. Vanaf het ogenblik dat deze lijn verlengd was naar het zwembad diende dit station hoofdzakelijk voor goederen. De NMVB-lijn liep over de Boomse Steenweg tot aan de Heistraat in Wilrijk. Van daar af - hier lag een wisselplaats - liep de lijn naast de Boomse Steenweg aan de rechterkant tot in Aartselaar. Daar kruiste de lijn de weg en liep rechts van de Dorpsstraat naar Aartselaardorp. De plaats waar de lijn de Boomse Steenweg kruiste heette toen Ijsselaar. Vele jaren later zal dat Aartselaar-vertakking heten, maar in die tijd was er geen vertakking, waarschijnlijk wel een wisselplaats.

Ook in Wilrijk op de Berkevelden lag een wisselplaats.

In Aartselaar draaide de tram links voor de kerk, om dan in de straat naast de kerk, de rechterkant de berijden, welke plaats hij bleef berijden tot Reet NMBS. Alhoewel in die tijd de Belgische Spoorwegen niet NMBS heetten, gebruiken wij gemakshalve deze afkorting. Voorbij de NMBS-sporen liep de lijn naar de linkerkant van de weg en bleef daar tot in Rumst. Ruim 1 km voorbij het NMBS-station lag het NMVB-station Reet, waar enkele sporen over een afstand van zowat 150 m de normale stationsactiviteiten mogelijk maakten.

Zoals we reeds vroeger zagen, stond de minister van Spoorwegen toe dat bij het begin van de NMVB uitbating, de lijn Antwerpen-Rumst in Reet gelijkgronds de NMBS-spoorlijn Antwerpen-Boom kruiste. Bij ministerieel besluit van 30 december 1903 werd toelating verleend tot het bouwen van een brug over de genoemde spoorlijn, waardoor alle verkeer over de gelijkgronds kruising kon afgeschaft worden. Van de indienstneming van deze brug vonden wij voornamelijk geen juiste datum, maar vermoedelijk lag die omstreeks 1905. Zoals gezegd kwam de tram uit Antwerpen aan de rechterkant aan in Reet NMBS, maar nu de kruising niet meer gelijkgronds verliep, nam hij meteen een flinke bocht naar links om de oprit van de brug te nemen. Deze brug lag zowat honderd meter verderop in de richting Kontich. De oprit en de overtocht van de brug verliepen eveneens rechts van de weg. Eenmaal over de brug en het normale grondpeil bereikt, lag het spoor links van de Eikestraat tot in Rumst. Tussen het station Reet NMVB en Rumst was er geen spoorverdubbeling meer.

In Boom vertrok de lijn op de Varkensmarkt (Tuyaertsstraat), waar een lang omloopspoor lag met kopspoor. De spoorbaan nam dadelijk de linkerkant van de baan tot even voor de halte Molleveld in Terhagen. Bij het nemen van de scherpe bocht bij de oprit van het Molleveld kwam de tram rechts van de weg, en bleef daar zowat 200 m tot juist voorbij de eigenlijke stopplaats. Daar lag een tweede scherpe bocht, waardoor gemakkelijks halve de tram de straat weer naar links kruiste. Honderd meter verder lag een vertakking van het spoor naar de veerstraat in Terhagen. Deze vertakking bediende een steenbakkerij. Onmiddellijk na de vertakking volgde de wisselplaats die het station Terhagen vormde. Dat was de enige wisselplaats tussen Boom en Rumst. Het station bestond uit een pastoorshoed met een kopspoor op de uitwijking aan de dorpskant (zie foto). Het spoor bleef links van de weg tot in Rumst waar het juist voor het binnenlopen in het station, samenkwam met het spoor uit Antwerpen.

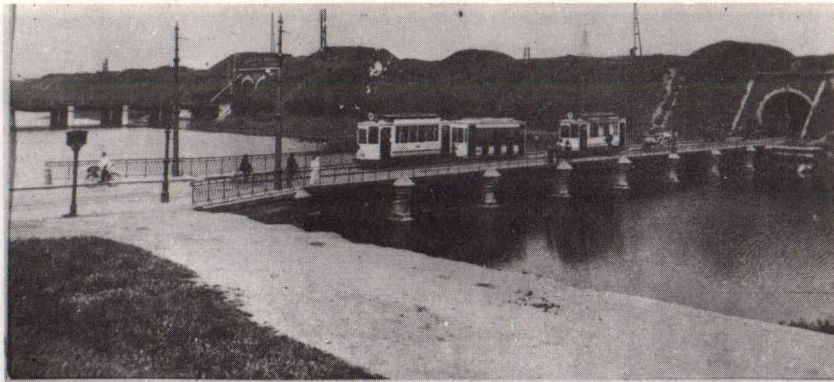
Halteplaatsen onderweg waren Boom-Varkensmarkt, de Hoek, Bosstraat, Molleveld, Terhagen wissel, dorp of kerk of gemeentehuis. Al deze plaatsnamen werden gebruikt voor dezelfde halte. Terhagen - Nieuwstraat (de Schoeffelpoel) Rumst steenbakkerij en Rumst statie. Ook de benaming Vorft bleek vroeger te bestaan, maar die kunnen we niet juist situeren. Vanaf de halte Boom-Hoek lag er een wijkspoor naar de overkant van de straat, dat liep tot tegen de St. Annakapel die toen nog temidden van de straat stond. Dit wijkspoor kon enkel vanuit Rumst bereikt worden en was nooit voor elektrische trams aangepast, ook dat van Terhagen niet.

Het station Rumst was geheel afgebakend, en ander dan tramverkeer was er niet toegelaten. Juist naast de loodsen aan de kant Vosberg, was er een opening in de omheining, waardoor de tram het stationsterrein verliet, even links van de straat reed, om dan al vlug naar rechts van de straat te rijden, waar hij bleef tot op de Vosberg. Het station Rumst-Vosberg was gelegen op de kruising van de wegen Antwerpen - Mechelen en Boom - Duffel. Er lagen drie of vier sporen, waarop rangeringen mogelijk waren. De tram naar Lier bleef rechts rijden tot even voorbij het kruispunt, waar hij terug aan de linkerkant kwam en daar bleef tot in Duffel.

In Duffel eindigde de weg op een T kruispunt. Draaide men naar rechts en 50 m verder weer naar links, dan kwam men aan het station Duffel NMBS. In 1934 werd de overweg daar gesloten, en wat verder in de richting Mechelen een onderdoorgang aangelegd voor het verkeer. Voor de voetgangers werd op de plaats van de vroegere overweg een tunnel gelegd, die er nu nog is.

Van Rumst komende, draaide men links af, en dan kwam men 1 km verder op de trambrug over het spoor. De tram echter kruiste de straat, en had daar al dadelijk een stopplaats: Duffel NMBS.

Dan draaide hij achter de huizen door linksaf, reed langs tuintjes, en kwam juist voor de oprit van de brug terug op straat. Met een grote zwaai naar rechts reed hij de brug op, over de lijn Antwerpen - Brussel, en hield zich rechts van de weg tot aan de kerk in Duffel. Met een sterke bocht naar links draaide hij links van de kerk weg, de weg naar Lier op.



1



2

Onmiddellijk werd de linkerkant van de straat genomen tot in Lier. In Lier - Pullaar lag er nog een wissel, maar verder niets meer tot in de Mechelse straat aan het Ziekenhuis. Daar lag een lang omloopspoor, dat in principe het eindpunt van de lijn was. De spoorlijn echter eindigde daar niet, maar liep dadelijk naar rechts, waar ze bleef tot op de Grote Markt. De lijn Antwerpen - Broechem - Lier kwam van de Grote Markt en liep door de Florent van Cauwenberghstraat en de Kolveniersvest naar het station Lier NMBS, langs de Antwerpsestraat. Tussen de Grote Markt en de Kolveniersvest waren beide lijnen één geheel. Zoals uit uurregelingen uit die tijd blijkt, reed een enkele tram van Duffel verder naar het station Lier. Dat gebeurde dan als volgt: de tram kwam aan op het omloopspoor van de Mechelsestraat. De lokomotief reed om de bijwagens heen en ging er achteraan staan. Iemand van het personeel liep de tram vooraf en loodste hem tot achter de wissel in de F. Van Cauwenberghstraat. De wissel werd in de goede stand gebracht en het konvooi reed naar het station. Om terug te komen ging het juist andersom. Ten Oosten van Lier eindigde de tram Lier-Werchter aan de Leuvense Poort. Er hebben plannen bestaan om deze lijn via de Berlarij te verbinden met de andere lijnen, maar deze plannen zijn nooit uitgevoerd.

Nu terug naar de Vosberg in Rumst.

De trams voor Mechelen die van Rumst kwamen, draaiden aan de Vosberg naar rechts en bleven de weg aan de rechterkant volgen tot in Mechelen aan de Katelijnepoort. In Walem, juist buiten het dorp en dus nog voor het fort, lag het station met enkele sporen. Er konden trams kruisen en laden en lossen van goederenwagens was mogelijk. Even voorbij het fort was nog een zijspoor, maar daar werd haast geen gebruik van gemaakt. In 1939 of 1940

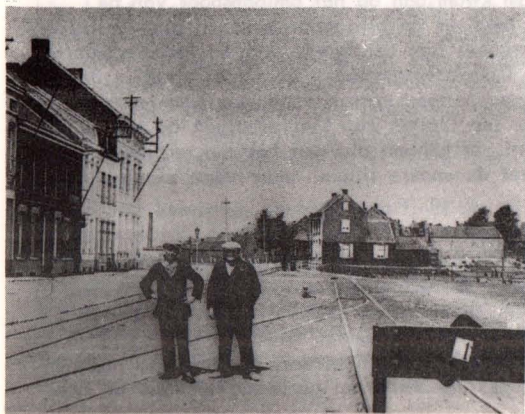


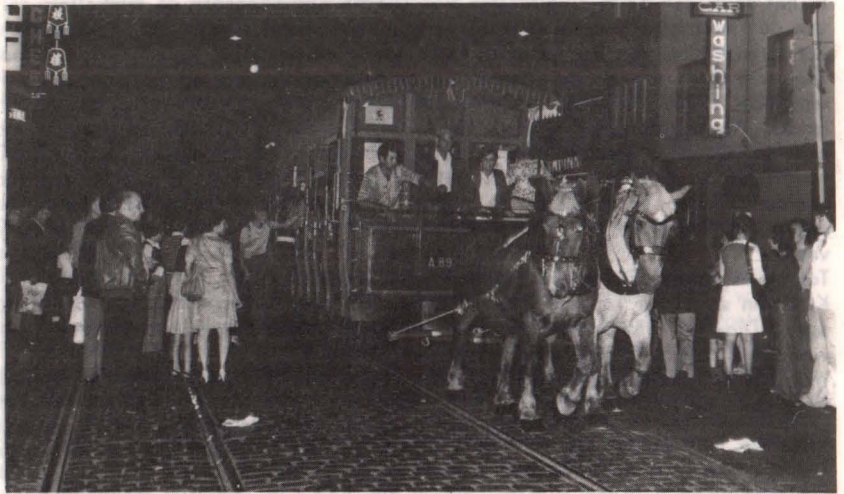
kwam er nog een wissel aan het Tivolihof, beter gekend als de halte Waterloo, het eindpunt van lijn 1, toen die tot daar werd verlengd. De stadslijnen van Mechelen bespreken wij later in een nieuwe bijdrage. Voor de verlenging naar Waterloo van lijn 1, was de terminus van deze lijn aan de schietbaan het huidige voetbalveld van K.V. Mechelen. Er lag daar toen geen enkele uitwijking voor de stadslijn, zodat de uurregeling stipt moest gevolgd worden.

Kwam het toch tot een ontmoeting, dan verliet Lijn 1 het eindpunt en trok zich terug op het inrijspoor naar de stelplaats, om doorgang te verlenen aan de stoomdienst, later aan de elektrische tram.

4

6





EEN EEUW TRAM IN DE METROPOOL

Op 25 mei 1873 reed de eerste tram in Antwerpen, tussen Berchem Kerk en de Meir, met rijtuig, door paarden getrokken. Op korte tijd ontstonden tien tramlijnen die de toenmalige stad in alle richtingen doorkruisten. Voor de MIVA en de Vereniging voor het Trammuseum was dit aanleiding tot een reeks feestelijkheden, terwijl ook anderen zich niet onbetuigd lieten. Op 26 mei 1973 werden de feestelijkheden geopend door onze Vereniging, met een rondrit door de stad met oude rijtuig, allen ingetuigd als lijn 100. Rijtuig 5257, het oudste nog in dienst zijnde rijtuig maakte de reis mee, voorafgegaan door de 6403 met bw. 1629 en 1623. Deze bijwagens werden enkele dagen nadien naar de TTA overgebracht, zonder nog in dienst te zijn geweest. Zowat 200 personen maakten de rondrit mee, die, door een voortreffelijk weer begunstigd, niet zo vlug vergeten zal worden. Het konvooi vertrok aan het CS, via lijnen 10-24 naar de keerlus van de Stenenbrug, en terug via het CS op lijn 2. Het ganse traject tot Hoboken werd bereden, met nadien een bezoek aan de in aanbouw zijnde nieuwe stelplaats in Hoboken. Over lijn 2 terug naar de Harmonie, waar we op lijn 7 kwamen. Deze lijn werd gans bereden, eerst naar Mortsel, dan naar het Komediëplein, aldus de oudste lijn van het net huldigend. Vervolgens via lijn 8 naar het Eksterlaar, om over lijn 11 naar het CS terug te keren. Vele wandelaars zagen aldus voor het eerst een lijn 100 in België.

— vervolg van p.8 —

Op de Singel in Mechelen lag een goederenspoor van de NMBS, dat de vestingen volgde. De tram uit Rumst kwam over de brug van de Katelijnepoort gereden en draaide naar links. Juist over de brug lag dus het goederenspoor, dat dus noodzakelijkerwijze gekruist werd. De trambocht was zeer scherp, zodat de tram bijna aan de rechterkant van de straat kwam. De spoorbocht draaide verder, kruiste een tweede maal het goederenspoor, en bleef dan links ervan tot aan het Hoogstratenplein. Daar kruiste de goederentrein de tramlijn, die rechtdoor naar het station liep langs de Zandpoortvest, het Raghenoplein en de Stationsstraat. De goederenlijn liep over een brug over de Afleidingsdijle naar het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel. Op het Hoogstratenplein stond het station Mechelen-Nekkerspoel van de NMVB. Vanaf de Katelijnepoort tot aan het station bleef de tramlijn links van de weg, geheel op eigen baan, omdat de breedte van de weg dat toeliet. Tussen het station Mechelen en de Leuvense Vaart was eerst een uitwijkingsmogelijkheid, die nadien verdween, en nog later terug werd hersteld.

Antwerpen, november 1973. R. Bastaens.

In het raam der Bevrijdingsfeesten van Deurne organiseerden de winkeliers van de Herentalse Baan een reeks verkoopsmanifestaties, met als hoogtepunt het laten rijden van een paardetram.

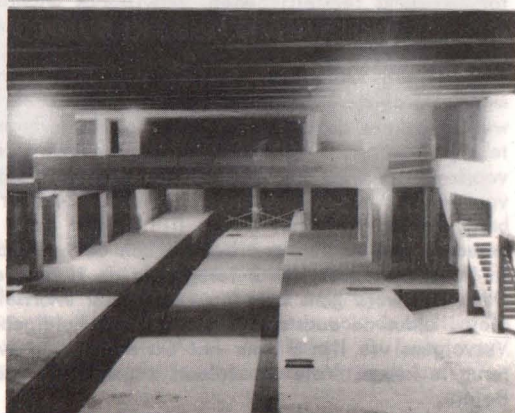
Die tram reed tussen het Mestputteke en Silsburg-Kerkhof op 7, 8 en 9 september 1973. De straat was over het bereiden traject verkeersvrij gemaakt. Als paardetram fungeerde de A 8947 uit de verzameling van ons museum. De 5855 sleepte hem als bijwagen naar het Mestputteke, waar hij werd overgenomen door 2 x 1 PK met havermotor, ofte twee flinke natiepaarden. Tussen 19 en 22 u. op vrijdag en tussen 13 en 22 u. op zaterdag en zondag werd een niet te tellen aantal kinderen en volwassenen vervoerd.

Tot op de laatste rit was op de tram geen plaatsje vrij.

Kinderen straalden van vreugde en ouderen knipperden ongelovig met de ogen. Dia- en foto-opnamen werden per reeks gemaakt over een afstand van zowat 2 km. Er was sfeer en er was leven.

Wat kan een handelaarsvereniging meer verlangen? Als grote attractie voor 1974 staat op het programma...de paardetram.

Van haar kant richtte de afdeling Antwerpen van de Vereniging voor het Trammuseum van 15 tot 30 sept. '73 een tentoonstelling in het pand Schermersstraat 3. Daar was een waaijer van foto's te zien van paardetram tot PCC, waarin wel en wee van de tram tot uiting kwam. Verschillende voorwerpen van vroeger waren er te zien, alsmede een keure van oude ticketten. Drie gerestaureerde koersborden van lijn 12, 13, 21 en ook dat van lijn 100 gaven de nodige kleuren aan de onderneming. Verschillende trammodellen en een modelbaantje brachten leven in de brouwerij. De tentoonstelling werd een sukses.



Op 21-22 en 23 september kon het publiek de in uitvoering zijnde werken van de pré-metro bezichtigen. Naar schatting 80.000 personen maakten van de gelegenheid gebruik en liepen door de tunnel van het CS tot het station Meir.

De stations Teniers-Opera en Meir, waarvan de ruwbouw gereed was, deden de bezoekers alle eer aan. In het station Teniers werd door MIVA en onze vereniging een tentoonstelling gehouden die, hoe interessant ook, door velen niet werd gezien, door de ongemene drukte. Meermaals werd de toegang tot de tunnel gesloten, omdat die volledig overbelast bleek. In de tentoonstelling kon de bezoeker zien hoe het allemaal ging worden. Ook hier gaven vele foto's en modellen een trugblik op het verleden van de Antwerpse tram. In de tunnel waren naambordjes aangebracht van de plaats waar men zich onder de oppervlakte bevond. Dit naar goede gewoonte in de Scheldestad, want ook in de Antwerpse Ruïen bestaan die bordjes.

Het eerste wat de bezoeker te zien kreeg in het station Teniers, was de paardetram 3 uit Brussel, die enige dagen voordien uit Leuven per trein, samen met de Luikse 132, op de Ernest Van Dijsckkaai was aangekomen. Mopperende stemmen vroegen waar de Antwerpse paardetram dan wel was. Het laatste spoor dat van de Antwerpse paardetram is teruggevonden, bracht ons naar de stp. Groenenhoek in 1913.

Daar waren toen nog enkele rijtuigen die voor verschillende vervoeren benuttigd werden, maar niet meer voor reizigers. Nadien vonden wij daar tot op heden niets meer van terug.

De 132 op zijn beurt, werd stormenderhand ingenomen door duizenden reizigers, op 22 en 23 september, toen een dienst onderhouden werd op de Scheldekaaien tussen de St Jansvliet en het Steenplein. Er werd uiteraard gereden op de NMBS goederenspooren, tussen 14 en 19u. Het "Ding" werd ook hier duizenden foto's waardig geacht. Voor de gelegenheid was ook een bijzonder trambriefje gedrukt, dat aan elke reiziger werd overhandigd. Er stond een reproductie op van een "echt" paardetrambriefje, waaraan een herdenkingstekst was toegevoegd. Voor de opening van de tentoonstelling was er een receptie op het Stadhuis, maar vermits uw korrespondent daar niet was uitgenodigd, kan hij U daar niets over vertellen.

Al deze gebeurtenissen vonden ruim weerklank in pers en radio, en voor de Antwerpenaar in het algemeen en de tramliefhebber in het bijzonder, was dit een reeks manifestaties die er zijn mocht. In 1975 viert de Gentse tram zijn eeuwfeest. Hopelijk krijgen wij dan weer een snuffe van aangename betrekkingen met het publiek.

- r -

LES VICINAUX DU SUD D'ANVERS

Tracé des voies.

La ligne d'Anvers à Rumst prenait son origine à Anvers au bassin de natation en plein air de la Brederodestraat. Elle franchissait le pont de la Porte de Boom en direction d'Anvers-Kiel. Après le pont, le tram tournait à gauche, pour rouler, à partir de la limite de Wilrijk, à droite de la route jusqu'à Aartselaar. Il croisait alors la route 1 bis (Anvers-Boom-Bruxelles) et arrivait toujours à droite de la rue, à Aartselaar-Village. Il restait ensuite à droite jusqu'à la gare de Reet, où il franchissait le viaduc du chemin de fer, pour continuer à gauche de la route jusqu'à Rumst

La ligne de Boom se trouvait à gauche de la route jusqu'à Terhagen-Molleveld, où l'on passait à droite afin de pouvoir prendre le tournant très serré. Avant l'arrivée à Terhagen-village elle repassait à gauche et y restait jusqu'à Rumst, pour entrer en gare SNCV ensemble avec la voie venant d'Anvers.

Le tram quittait alors cette gare à gauche, mais passait aussitôt sur le côté droit de la route, qu'il suivait jusqu'à Rumst-Vosberg.

Après avoir croisé la route n°1 (Anvers-Malines-Bruxelles) la voie restait à gauche jusqu'à Duffel. La traversée de Duffel se faisait à droite jusqu'à l'église où l'on repassait à gauche jusqu'à Lierre. La ligne de Rumst-Vosberg courait à droite de la route n°1 jusqu'à Malines - Katelijnepoort. Le long de la ceinture des fortifications de Malines, de la Katelijnepoort jusqu'à la gare, le tram roulait à gauche.

NOTE à nos lecteurs étrangers.

Le résumé de l'article relatif à la ligne 20 de Gand, paraîtra intégralement à la fin de cet article dans notre prochain numéro.

LES TRAMWAYS ANVERSOIS ONT CENT ANS.

C'est le 25 mai 1973 que les Tramways Anversois ont fêté leur centième anniversaire. En célébration de cette date, l'Association pour le Musée du Tramway organisa une sortie avec du vieux matériel encore en service, qui sillonna la ville en tous sens. La motrice 6403 avait reçu les remorques 1629 et 1623, tandis que la plus ancienne motrice à l'effectif, la 5257 roulait seule.

Tous deux affichaient le numéro de ligne 100, la seule ligne 100 à avoir jamais roulé en Belgique. Les couleurs de ligne étaient rouge-blanc-rouge, celles de la ville d'Anvers.

Dans le cadre des fêtes de la libération de Deurne, un tram à traction chevaline a circulé les 7, 8 et 9 septembre '73, sur un trajet de 2 km. entre le Mestputteke et le cimetière de Silsburg. Il s'agissait de la voiture A 8947 de notre musée. Des milliers de voyageurs ont voulu en profiter.

La Section Anversoise de l'AMUTRA a organisé du 15 au 30 sept. '73 une exposition, retraçant l'histoire des Tramways Anversois.

Les 21, 22 et 23 septembre '73 la MIVA a organisé dans les tunnels du pré-méto, des Journées de la porte ouverte, qui ont attiré 80.000 visiteurs qui ont pu parcourir les travaux de la gare centrale à la station Meir. Une exposition s'est tenue en même temps à la station Teniers, où la voiture à traction chevaline 31 de Bruxelles se trouvait. Par ailleurs, le tram à chevaux 132 de Liège, faisant partie des collections de notre musée, a circulé les 22 et 23 septembre '73 sur les voies ferrées marchandises, le long des quais de l'Escaut, entre la St Jansvliet et le Steen. Les billets délivrés à l'occasion de cet événement ont porté la reproduction d'un billet des trams à chevaux de 1900. Ici également l'affluence fut considérable.

DIE KLEINBAHN IM SUEDEN VON ANTWERPEN.

Streckenanlage.

Die Strecke Antwerpen-Rumst hatte ihren Anfang in Antwerpen am Freiluftschwimmbad in der Brederodestraat, überquerte dann die Brücke der Boomse Poort in Richtung Antwerpen-Kiel, um dann links abzubiegen. Ab Grenze Wilrijk wurde auf der rechten Strassenseite gefahren bis Aartselaar. Die bahn kreuzte dann die Staatsstrasse 1 bis (Antwerpen-Boom-Brüssel) und fuhr, immer noch in Seitenlage rechts, über die Dorpsstraat nach Aartselaar-Dorf. Bis zum Bahnhof Reet blieb die Bahn rechts; erst hinter der Eisenbahnbrücke wurde links nach Rumst weitergefahren. Die Strecke nach Boom war links in Seitenlage angelegt bis Terhagen-Molleveld, wo nach rechts überwechselt wurde, um die scharfe Kurve schaffen zu können. Noch vor Terhagen-Dorf fuhr man wieder links, und so bis Rumst, wo sich das Gleis mit dem aus Antwerpen vereinte. Die Bahn durchfuhr den Bahnhof Rumst, verliess diesen links, wechselte dann wieder auf die rechte Strassenseite über, und folgte dieser bis Rumst-Vosberg.

Nach der Kreuzung mit der Staatsstrasse 1 (Antwerpen-Mechelen-Brüssel) wurde wieder links gefahren bis Duffel. Von der Ortseinfahrt bis zur Kirche ging es dann rechts, und wieder links bis Lier. Die Strecke Rumst-Vosberg nach Mechelen lag auf der rechten Seite der Staatsstrasse 1, bis zur Katelijnepoort. Ueber den Festungsgürtel von Mechelen, von der Katelijnepoort bis zum Bahnhof wurde dann wieder links gefahren.

MITTEILUNG AN UNSERE AUSLAENDISCHEN LESER.

Die Zusammenfassung des Artikels über die Genter SL 20 bringen wir am Schluss dieses Artikels, in der nächsten Nummer.

HUNDERT JAHRE STRASSENBAHN IN ANTWERPEN

Am 25 Mai 1973 war die Antwerpener Strassenbahn 100 Jahre alt. Die Feier hierzu wurde am 26. Mai mit einer Rundfahrt eingeleitet die vom Verein für das Trammuseum organisiert war.

Zu dieser Rundfahrt wurde kreuz und quer durch die Stadt gefahren, mit dem ältesten noch im Umlauf befindlichen Material. TW 6403 zog die Bw 1629 und 1623 und Tw 5257, der älteste Wagen aus dem Bestand, fuhr solo.

Als Liniennummer fungierte die Zahl 100, die einzige Linie 100 die es je in Belgien gegeben hat. Linienfarben waren die Farben der Stadt, nämlich rot-weiss-rot.

Im Rahmen der Befreiungsfeierlichkeiten von Deurne fuhr am 7-8-9 September '73 eine Pferdebahn, Wagen A 8947 aus unserem Museum, auf einer 2 Km. langen Strecke in der Herentalse Baan, zwischen Mestputteke und Silsburg-Friedhof. Tausende Fahrgäste wurden befördert.

Die Antwerpener Abteilung des Vereins für das Trammuseum richtete ferner vom 15. bis zum 30. September eine Ausstellung ein, über die Geschichte der Strassenbahn in dieser Stadt.

Am 21-22 und 23. September '73 empfing die MIVA an die 80.000 Besucher zur Gelegenheit der Tage der Offnen Tür des Pré-Metro Tunnels, in welchen ebenfalls eine Ausstellung eröffnet war. Die Besichtigung erstreckte sich auf den gesamten abschnitt Hauptbahnhof bis Haltepunkt Meir. Die Ausstellung befand sich am Haltepunkt Teniers, wo auch der Brüsseler Pferdebahnwagen 31 gezeigt wurde. Ferner verkehrte noch der Pferdebahnwagen 132 aus Lüttich der sich felzt in unserem Museum befindet, auf den Eisenbahngütergleisen am Scheldekai, zwischen St Jansvliet und Steen. Es wurde dort ein Sonderfahrtschein ausgegeben, auf welchem Pferdebahn-Fahrtschein aus dem Jahre 1900 abgebildet war. Auch hier wurden viele Tausend Fahrgäste befördert.

THE VICINAL TRAMWAYS SOUTH OF ANTWERPEN.

Track layout.

The route from Antwerpen to Rumst commenced in Antwerpen at the open-air swimming-bath at the Brederodestraat, going then over the bridge at Boomse Poort, direction Antwerpen-Kiel. Past the bridge the track turned left, and kept from Wilrijk to Aartselaar on the right side of the road. In Aartselaar the tram-tracks crossed state-road 1 Bis (Antwerpen-Brussel via Boom) and kept still on the right side of the road along the

Dorpsstraat into Aartselaar-Dorp. As far as the station in Reet the tram stayed at the right side. Once across the railway-viaduct the track followed the left side into Rumst.

The route to Boom followed the left side of the road as far as Terhagen-Molleveld where the track went to the right in order to be able to negotiate the very sharp curve over there.

Before entering Terhagen-dorp, the tram again rode on the left and stayed there as far as Rumst, where together with the route from Antwerpen, drove into the NMVB station of Rumst.

There the tracks left the station at the left side, but turned immediately to the right side of the street, to stay there up to Rumst-Vosberg.

Past the crossing of state-road 1 (Antwerpen-Mechelen-Brussel) the tramway took the left side as far as Duffel. The passing of Duffel was done on the right, up to the church; then again left as far as Lier.

The route from Rumst-Vosberg followed the right of the state-road 1 up to Mechelen, at the Katelijne Poort. On the Vestinggordel at Mechelen, from the Katelijne Poort up to the station trams drove on the left.

Note to our foreign readers.

The English summary on the article about route 20 in Gent will appear in the next issue, at the end of the article.

A CENTURY OF TRAMWAYS IN ANTWERPEN.

On May 25 1973 the tram in Antwerpen existed a hundred years! The centenary festivities started with a tram tour, organised by the Association for the Tramway Museum. This ride was made in the oldest rolling stock, still in service, and took the group throughout the city. Motortram 6403 with trailers 1629 and 1623 was followed by car 5257, the oldest one.

Both trams were decorated, their special destination boards carried route number 100, the only route 100 ever to have run in Belgium; and had the city colours as route colour; red-white-red.

During the Liberationdays at Deurne, horse tram A 8947 from our Museum rode over a distance of 2 km on the Herentalsebaan, between Mestputteke and Silsburg-Kerkhof. There were thousands of passengers. These tours were on September 7, 8 and 9 1973.

The Antwerpen Group of the Association for the Tramway Museum also organised an exhibition from September 15 to 30 on the history of Antwerpen tramway operation.

On September 21, 22 and 23 MIVA was the best host of about 80.000 visitors to their Open Tunnel Days. The Pré-Metro Tunnel could be visited from Central Station to Meir-Station. A large exhibition also showing horse tram 31 originating from Brussels, was held in the Teniers-Station.

On September 22 and 23, people could also take a ride on horse tram 132, originating from Liège and also a part of our Museum's collection on the NMBS railwaytracks at the Scheldtwharf between St Jansvliet and Steenplein. To all passengers a special

GENT/ TRAM MELLE GAAT OP RUST

Exegi monumentum aere perennius.
Horatius, Oden 3, 30, 1.

Op 62-jarige leeftijd wordt vadertje Melle met pensioen gezet. De teerlingen zijn dus na heel wat heen en weer gepraat, toch geworpen. Jarenlang hebben de verantwoordelijken gemeten en gepast, en de lijn allerlei tram- en buspakjes voorgeschoteld, alvorens haar in een definitief autobuskeurslijf te wringen.

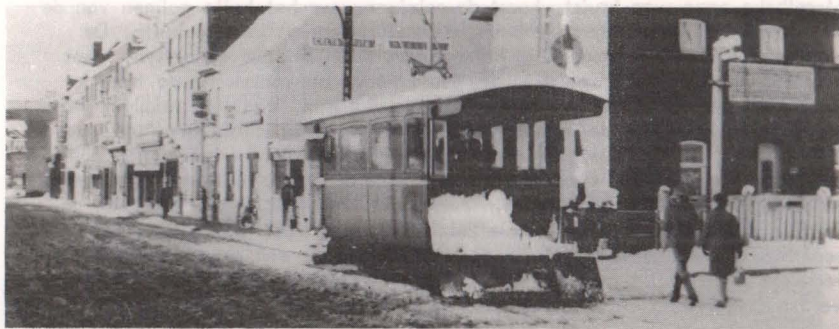
Voor- en tegenstanders kunnen nu eindelijk de definitieve balans opmaken. Alvast geen onverwachte ontmoetingen meer met automobilisten die uit zijstraten de weg oprijden; zij kunnen voortaan hun grieven opbergen. Ook een welverdiende rust krijgen zij, die steeds hun wagen op de spoorlijn parkeerden, voor hen was de tram een doorn in het oog.

Mellenaars die in de vroege ochtend hun voetpad van sneeuw willen zuiveren, kunnen nu voor goed het sakkeren laten, want het spookbeeld van de buldozerachtige sneeuwtram is ook de laan uit. Gedaan met het sneeuwspelletje van deze telg die plichtsgetrouw elke stoep langs de lijn bedacht met een sneeuwlawine en zijn werk zelfs zo grondig deed, dat ook de gevels niet vergeten werden. Laten wij hier ook hulde brengen aan alle andere kontestanten tegen de tram, met als leeuwenaandeel degenen die nooit gebruik maken van de tram, en voor wie dit tuig altijd en overal in de weg rijdt. Democratisch gezien kunnen wij hen die opinie niet kwalijk nemen; de toekomst zal wel uitwijzen wie - voor- of tegenstander - gelijk had met zijn beoordeling.

Hoe aftands de lijn ook mag lijken, hoe ouderwets en hoe slecht, de doorsneereiziger houdt van zijn "melle", al gaat hij soms woest te keer, al heeft hij schommelziekten en slingerbuien, toch zet hij elke reiziger veilig af aan "zijn" halte, op een veilige eigen baan. Al spuwt zijn beugel vuur om in leven te blijven en al krijgt hij buikloop van het zand geven om tijdig te kunnen stoppen, nooit laat hij zijn reizigers in de steek. Hij beheerste zijn eigen bedding met waardigheid, en hij kon er prat op gaan de enige Gentse stadlijn te zijn met buurtspoorwegallures.

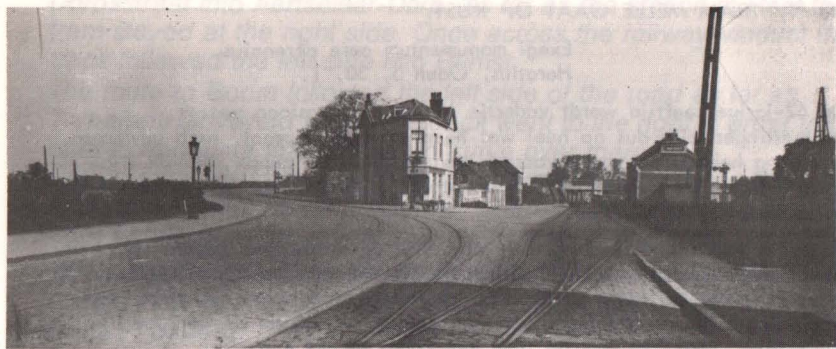
In de eerste helft van 1973 werd gans de bovenleiding vernieuwd, en werden proeven gereden met emr 343, voor de gelegenheid met panto uitgerust. Einde september kreeg dit rijtuig zijn oude sleepbeugel terug en kwam het terug in normaledienst. De proefnemingen waren ongunstig. Men kan zich de vraag stellen of het de te hoge aanpassingskosten van infrastructuur zijn die de doorslag hebben gegeven om autobusexploitatie te verkiezen, of is het de gemeente Melle zelf die, na zovele jaren vastgehouden te hebben aan haar tramlijn, nu plots meer heil zag in bussen?

Feit is dat de PCC rijtuigen die in 1972 op hun richtingsfilms de lijnen 21 en 22 bijkregen, en ook twee films voor lijn 20, nooit op deze lijn dienst zullen doen.



—vervolg van p. 14 —

commemoration ticket was handed over, showing a reproduction of a horse tram ticket from well before 1900. Here too, many thousands of passenger were present.



Station Antwerpen-Kiel NMVB,
gezien in de richting naar de stad toe, ± 1925

Even grasduinen...

Wie ooit een passende associatie zoekt in de muziek voor tram Melle, kan best "t Zijn weiden als wiegende zeeën" als leidmotief Wie het onder de slingerende buitelingen van het rijtuig zingt, zal moeten bekennen dat poëzie en praktijk elkaar hier aanvullen.

Even kennismaken: begrensd door twee termini met kopspoor, verbindt tram 20 over een meer landelijk traject, de bebouwde kom van Gentbrugge met deze van Melle, door een enkel spoor, links van de Brusselse Steenweg, in de richting Melle gezien.

Met lijn 20 verdwijnt in Gent een typische opdracht voor de ontvanger, nl. het beugelzwaaien aan de terminus. 's Avonds kreeg de wachtende reiziger bij zulk spektakel er een stoltijnse duisternis gratis bij.

Aan het eindpunt Schooldreef heeft de tram zich netjes bij de verkeerssignalen opgesteld, en geeft er aansluiting met de trams van lijn 21 en de bussen van lijn 9. Veel wachttijd is er niet, en spoedig zet het rijtuig zich in beweging. Dichtbij de huizen houden de snotterende wielen een roffelende symfonie en overschrijden makerslagend een paar losgekomen spoorvoegen.

Aan elke straat wordt gebeld en vertraagd. Bij het terrein van A.A. Gent komt de wagen in zijn element. De bebouwing is hier meer verspreid en op de aarden berm is de tram heer en meester. Wij ondergaan het wiegend gedreun van het rijtuig, dat schommelend van links naar rechts het open landschap doorploegt. Aan de Anseelelaan wordt de zandbak bijgevuld; ondertussen zien wij aan de overzijde van de straat het typische eethuis "La Tourelle" liggen, dat al de tijd van zijn bestaan de tram heeft meege-

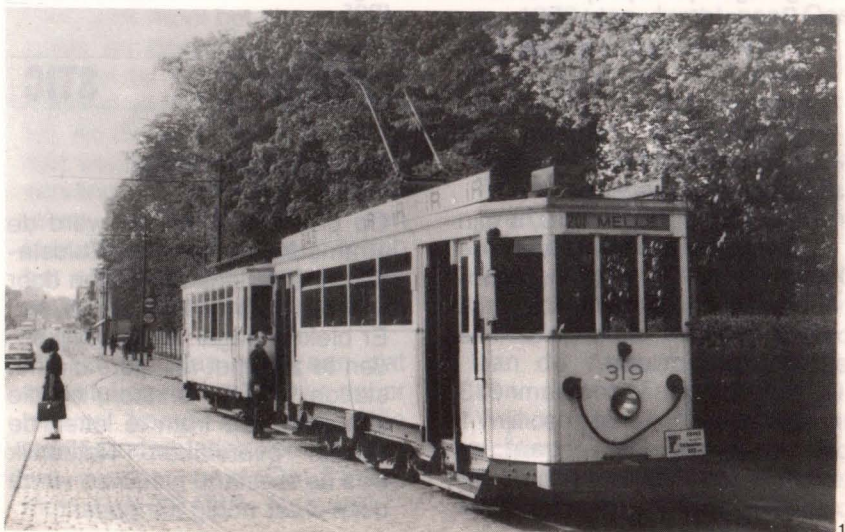
maakt. Bij het bereiken van het kruispunt "Leeuw", waar de weg Heusden-Merelbeke onze weg kruist, hoort de reiziger weer het holle galmen van de wielen, die in stromelpas de tram laten uitbollen tot aan de halte. De lichten worden groen, en nu is het even opletten bij het aanzetten, want automobilisten draaien wel eens de Heusdenbaan op zonder op de tram te letten. De streek is bezaaid met bloemenkwekerijen, zoals de reiziger verder zal zien. Tijdens de bloeiperiode van de begonia is het hier een waar festijn voor het oog. De tram komt op snelheid; het wiegen wordt nu aangevuld met een aantal evenwichtsrucken, waarbij vadertje tram ons duidelijk maakt dat hij elke stoornis in zijn evenwicht krachtdadig herstelt. Aan de Tuinstraat wordt gestopt en enkele reizigers stappen af. Terwijl wij de beruchte Zwaneklos voorbijrijden komt de ontvanger een praatje maken. Hij vertelt enkele sterke verhalen van autovoerders die door de tram verrast werden aan deze Zwaneklos, waarbij de tram dan meestendeels uit Melle kwam. Om de zichtbaarheid wat te verbeteren werd hier een verkeersspiegel geplaatst. Terwijl wij praten dokkert het rijtuig over de wissels van het uitwijkspoor: we zijn halfweg. Deze plaats heet "kruising", en hier wordt op het tweede rijtuig gewacht wanneer dat in dienst is. Het rijtuig is alweer in beweging, de wisseltongen klappen in de vaste richting na het inrijwerk van onze tramwielen; de motoren laten hun gegons horen als zoemende bijen. Een eindje verderop rijden wij voorbij de Tuinbouwschool, destijds opgericht door de Gentbrugse burgervader Van Houtte.

De tram is nu plots meer baanvast geworden, en tot bij de ruitersdreef kunnen de reizigers genieten van bosachtige perselen met ruisende bomen en van feëriekke tuinen en riant villa's. Meteen wordt de sfeer gebroken door betonnen pijlers van een in aanbouw zijnde brug van de verbindingsweg E3 - E5. Na de Akkerstraat en het oude voetbalveld achter ons te hebben gelaten, dreunen wij in zig-zag formatie over de Ringvaartbrug. De wielen hootsen de geluiden na van een betonmolen in actie. Onwillekeurig kijken we over de weg naar de hovingen van het landgoed van Melle's burgemeester. Wij hebben de tijd niet ons kasteelheer te wanen, want de tram wordt weer agressief. De bestuurder stampt nijdig op de bel om de aandacht te trekken van een slechtgeparkeerde vrachtwagenvoerder. Wij kijken even rond; de huizen staan vlakbij het tramspoor: wij zijn in Melle-dorp. Rechts staat het nieuwe gemeentehuis met vooraan het monument der gesneuvelden, en op de achtergrond het eenvoudig stationsgebouw. Een democratische frietkar mag uiteraard niet ontbreken op het appèl.

Inmiddels is de baan vrijgekomen en rijden we schoorvoetend langs de huizen heen, met bulderende wielen. Links van ons staat het oude gemeentehuis en even verder staan we weer stil bij de verkeerslichten van "De Appel" het kruispunt met de Geeraardbergse Steenweg. Bij groen licht gaat het nog een honderdtal meter verder bergafwaarts, en aan het "beekje" houdt de tram stil. De halteplaat vermeldt: Terminus. Wat verderop zien we nog een wissel liggen, vlak voor het kollege. Op dit omloopspoor reed in betere tijden de motorwagen rond zijn bijwagens. Dezelfde toestand bestond vroeger aan het arsenaal, maar bij moderniseringswerken van de weg werd het wisselspoor daar ad padres gestuurd. De ontvanger zwaait de beugel om. Wij overschouwen nog even het eindpunt. Aan het einde ervan staat een groot kruis...

Wij vangen de terugreis aan, en de ontvanger levert een briefje af van vijf sekties. "Vanaf de Heusdenbaan werd het stadstarief ingevoerd" verklaart hij, "wellicht omdat mettertijd lijn 21 tot daar zal verlengd worden." Wij informeren even naar de reisweg van de op komst zijnde bus, meer om het gesprek op gang te houden dan uit belangstelling. Uit het gesprek leiden wij af dat de bus zal vertrekken aan het Heldenplein, en langs de Burvenichstraat en de Robert Rinskopflaan het station Gentbrugge zal bedienen. Verder wordt dan gereden langs de ruime straat langs het E3 viadukt, waar vroeger de Magerstraat lag. Vanaf daar de Brusselse Steenweg tot aan de "Leeuw".

Verder langs de Merelbekerstraat naar de Vogelhoek, om via de Woutersdreef terug op de Brusselse Steenweg te geraken, die dan gevolgd wordt tot aan Melle-Gemeentehuis, waar tevens het station bediend wordt. Verder



naar het kruispunt "De Appel", langs de Geeraardbergse Steenweg; om via de Brusselse Steenweg het eindpunt bij het kollege te bereiken. Op de spitsuren zullen er bussen vertrekken aan het St. Pietersstation.

De ontvanger haalt verder herinneringen op aan de tijd dat twee bijwagens werden gesleept in de spitsuren, en toen deze er niet meer waren, reden er twee motorwagens achtereen op schooldagen. Wij luisteren aandachtig naar deze gebeurtenissen en bereiken zo weer de Schooldreef. Hier eindigt onze rit. Als vadertje tram weer vertrekt in de richting Melle kijken we hem na. Met vuurspuwende beugel slingert hij zich terug naar Melle...

Walter Gogaert
Gent, december 1973
(slot volgt)



MIVG

Uit de Arteveldestad - MIVG:

Op 31 aug. 73 kwam PCC 24 in aanrijding met een tankauto op de St Lievensbrug. De schade was aanzienlijk aan beide zijden. Lijn 1 werd omgelegd langs de lijnen 21 en 22.

— Op 1 sept.73 werden nieuwe sekties ingesteld op alle lijnen.

— Op 5 sept.73 hinderde een auto de doorrit van lijnen 1, 21 en 22. De brandweer moest de slecht geparkeerde wagen wegslepen, maar dat duurde wel even. Bussen 01 en 02 werden ingelegd op resp. lijn 1 en 21.

— Er wordt gezocht naar een degelijke beveiligingsinstallatie voor de tram op de Koornmarkt.

— Stelselmatig worden de nieuwe trams van een mobilofoon voorzien.

— Op 12 september 1973 zijn de verkeerslichten aan de stelplaats in gebruik genomen. Ze werken elektronisch en worden enkel door de trams beïnvloed.

— Op 13 sept. 73 reed emr 343 als pendeldienst op lijn 1 tussen de Dahliastraat en het Van Beverenplein. Het was de eerste en enige maal

dat dit rijtuig met pantograaf reizigersdiensten verzekerde. De volgende dag, dus 14.9 vanaf 17.52u. werd de ganse lijn 1 terug bereden tot het Van Beverenpl. Rijtuig 39 opende de nieuwe toestand.

— PCC 05 heeft bij wijze van proef een ander sleepstuk op de pantograaf gekregen.

— PCC 24, zie hoger, kwam volledig herschilderd terug in dienst op 26 sept.

— Tijdens de nacht van 1 op 2 okt. 73 zijn de sporen op de Rekolettenbrug geheel vernieuwd. Wegens voorbereidende werken reden lijnen 21 en 22 overdag met ongeveer 15 min. vertraging.

Meer nieuws over de andere bedrijven in ons volgend nummer.



STIC

Uit Charleroi - STIC:

Op de 16 oktober '73 werd de «tramodroom» aan het Zuidstation te Charleroi ingereden door emr 421 van lijn 2, om 10.07 u.

Er bleken nogal wat moeilijkheden te zijn met reizigers die het station NMBS verlieten, en die zonder op de tram te letten de sporen overstaken. Natuurlijk was de toestand nieuw en wordt deze waar nodig aangepast.

West-Vlaanderen

De Burgemeester van De Panne is weer eens boos geworden, zeer boos! Hij liet op borden die langs de wegen staan bij het binnenrijden van de (niet eens ZIJN) Gemeente, en waarop te lezen staat wat er in De Panne te zien is, of beter te genieten is, bijvoegen: ZIJN TRAM. Zo staat daar nu: De Panne, zijn strand, zijn Duinen, zijn Tram. Achter «ZIJN TRAM» staat echter een vraagteken. Wel, wel, Als meneer de Burgemeester moest zien dat één van zijn toeristen die tekst er met krijt zou bijschrijven is de kans groot dat hij de vandaal zou laten verbaliseren. Als dat echter gebeurt met gelden uit de gemeentekas, dan kan dat blijkbaar geen kwaad. Overigens is het juist ZIJN TRAM die een niet onbelangrijk aantal toeristen vanuit Oostende naar De Panne brengt. Handelaars uit De Panne verklaarden op onze vraag in september 1972 dat zij het als een wezenlijk verlies zouden aanzien als de tram moest verdwijnen, en dat naar hun mening de bus helemaal geen alternatief is. Maar ja, zoveel mensen zoveel meningen. Overigens moet het als een slag onder de gordel zijn aangekomen dat de NMVB nieuwe trams in dienst gaat stellen op de Kustlijn. Als die nu in dienst komen is met weinig geld het vraagteken vervangen door een uitroepings-teken. Dan is het maar een kleine stap op te zeggen: Ik heb het altijd gezegd, nieuwe, moderne en betere trams moesten er komen!

Of zal het dan juist aan dat vraagteken te danken zijn dat er nieuwe trams kwamen? Wie weet! Ondertussen komen wij in het voorjaar naar De Panne. Met «ZIJN TRAM?» Natuurlijk!

Lezers van de kust, en andere ook, zal het misschien interesseren dat wij in ons nummer van februari de sluier zullen oplichten. Die van de nieuwe trams dan!

Henegouwen

Naar aanleiding van het feit dat in het najaar 1974 de buurttrams van Cherleroi terug hun terminus aan het Zuidstation zullen hebben, moet daar rekening gehouden worden met gewijzigde toestanden. De perrons aan het Zuidstation liggen hoger dan dat tot nu toe het geval was. In Jumet wordt thans gewerkt aan een eerste motorwagen type S. Het werk bestaat erin de instaptreden van het rijtuig aan te passen. De vroegere treden worden vervangen door klaptreden die bij het openen van de deuren de vereiste stand aannemen om gemakkelijk uit te kunnen stappen, rekening houdend met de nieuwe toestand aan de verhoogde perrons te Charleroi. Uiteraard moet deze verbouwing ook voldoening geven aan de niet veranderde halten.

— Emr S 9657 is op 6 nov. 1973 van Jumet naar Oostende overgebracht

Brabant

Bijwagen 19433 werd op 26 okt. 73 van Brussel naar Trembleur overgebracht. Er zijn daar nu vier vierassige bijwagens. Op do 13 sept. 73 is op de lijn G en G doorstreept een nieuwe halte ingesteld, die zich bevindt aan de Wannecouterlaan tussen de Mutsaart en de De Wandstraat. De halte Mutsaart richting Grimbergen is daardoor een vijftigtal meter opgeschoven en ligt nu aan de Discountzaak.

