

INHOUD :

Trampost

De buurtspoorwegen ten Zuiden van Antwerpen

Een reis per stoomtram

Tramlijn 20. (vervolg)

Om en bij de bedrijven

Boekbespreking

Nr 69 DECEMBER 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 : Uurtabellen van de stoomlijn Antwerpen-Rumst, en Rumst - Lier, 1928

Foto 2 : Uurtabellen van de lijn Boom - Rumst en Rumst - Mechelen ; zomer 1928

Foto 3 : «Hij betaalde met een frank, en kreeg wat wisselgeld een een groot biljet terug...» biljet op ware grootte.

Schetsen en tekeningen blz. 11+13

Toelichting bij het artikel van lijn 20-Gent. W. Gogaert en W. Gielis.

Foto 5 : Lijn 10, de eerste lijn naar Melle, aan de terminus Arsenaal. Bemerkt links de monumentale ingang van de toenmalige werkplaats van de NMBS in Gentbrugge.

Foto 6 : Rijtuig 324 ETG op lijn 20 met pantograaf en oude lijnaanduiding.

Foto 7 : Gent, lijn 20. Terminus Arsenaal op onze dagen. Een typische Gentse aangelegenheid behoort tot het verleden : het beugelzwaaien. 8 mei 1973.

Tenzij anders vermeld behoren de afgedrukte foto's tot het archief «Eigen Baan» te Antwerpen.

Nota : De omslagfoto's van TP 67 werden verwisseld. De voorpagina geeft de foto aan het Meirrondpunt, en de slotpagina brant de foto aan de terminus Neerpede.

Foto voorpagina :

Rijtuig 316 op de Ringvaartbrug, waar de lijn een speciale bovenleiding had. 2 jan. 1967.

Foto slotpagina :

28 nov. 1973, Brussel in de sneeuw.

S 9762 ontspoorde even voorbij de Spaanse Linde.

foto : Mark Van den Eynde.

LIJN 16 in BRUSSEL : een moeilijk te vergeten lijn.... PCC 7040 op 22.8.67-St. Lambertuspl. (zie ook pagina 20) foto : arch.eig.baan

AMUTRA.

Vereniging voor het Trammuseum vzw.

Opricht op 7 maart 1961.

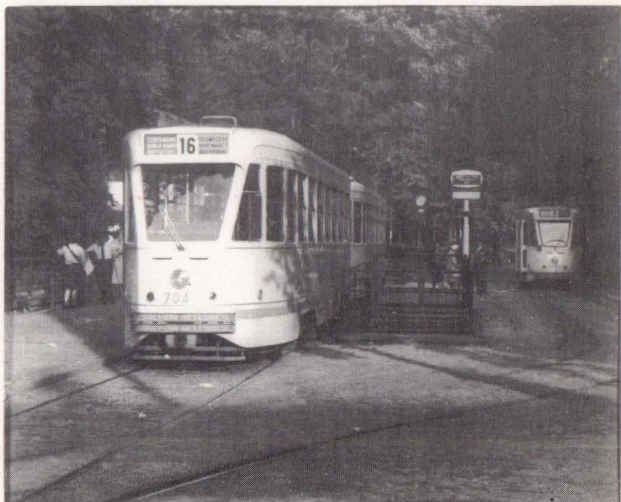
Administratie : L. Fardeau. Pannehuisstraat, 164, 1020 - Brussel.

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.



Zoals wij vermoedden in ons nummer 67, zenden wij, na enige aarzeling, de laatste twee nummers van Trampost, jaargang 1973. Dat beide nummers samen verzonden worden is een kwestie van de ontstane vertraging zo vlug mogelijk weg te werken.

Het is niet prettig voor onze lezers, het tijdschrift waarop ze wachten met vertraging te ontvangen, maar geloof ons, het is voor ons evenmin aangenaam met vertraging te werken.

Toen Trampost een jaar geleden gedrukt ging verschijnen, was er geen enkele reserve aan artikels. Het eerste nummer werd samengesteld, en het tweede volgde. Om echter tijdig met redactioneel werk klaar te komen als bij de grond moet worden vertrokken, is een opgave waar wel niemand zal zitten op wachten. Het komt er dus op aan een zekere reserve aan kopij aan te leggen, de aktualiteiten te volgen en te verslaan, teksten gereed bij de drukker af te leveren, en de kaften gereed te maken tegen dat het drukwerk klaar is. Dat is normaal, en dat wisten we toen we er aan begonnen. Als wij er hier dan toch op terug komen, is het niet om ons te beklagen, maar enkel en alleen om de gang van zaken te rechtvaardigen tegenover onze lezers voor wie wij het tenslotte allemaal doen. Dat wordt ons wel eens afgeraden, maar openheid achten wij een vereiste voor prettige verhoudingen, en wij wensen onze lezers nauwkeurig te betrekken bij het tot stand komen van dit tijdschrift. We gaan ermee voort, en wij hopen opricht in het nieuwe jaar een regelmaat te verwerven waar we prat mogen op gaan. Treedt toch nog vertraging op, dan kan die aan vele factoren te wijten zijn, en dan vragen wij u daar begrip voor. Wij houden eraan u de stellige verzekering te geven dat wij ons niet tevreden stellen met ons best te doen, maar dat wij aan onszelf zeer strenge eisen stellen.

Wij nemen ook aan dat de meeste van onze lezers wel begrijpen dat wij niet alle moeilijkheden kunnen in de openbaarheid stellen die het tot stand komen van een blad als dit met zich brengt. Wij hebben echter goede hoop dat wij er zullen in slagen tot goede resultaten te komen. Toen wij destijds startten met een stencilwerk lag de toestand zeer gunstig.

In Antwerpen, Brussel, Gent, Charleroi, de kust en Henegouwen was veel te beleven, en stond er veel te veranderen, dus: veel nieuws te verwachten. De toestand is echter fel veranderd, zodat einde april in Gent de laatste drieassers zullen rijden, in Brussel is weinig of geen oud materieel meer in dienst, Verviers bestaat niet meer als gezellig trambedrijfje, tijdens de zomer wordt de groene tram van Charleroi gans opgedoekt, en tussen dit en een jaar zal Antwerpen geheel op modern materieel zijn overgeschakeld. Het is dus bijna niet meer mogelijk om iedere maand, zoals vroeger, een blad vol gebeurtenissen samen te stellen. Wij houden ons aan de nieuwe formule, en wij zullen trachten de technische zijde van ons blad speciaal te verzorgen. Indien u goede foto's hebt genomen van gebeurtenissen die zich voordeden toen u daar getuige van was, zendt ze ons, met een woordje uitleg bij, en we zullen ze graag publiceren. U mag best een woordje van laten horen, en wij vertrouwen erop dat u ons tijdschrift, zoals voorheen, graag tegemoet zult zien.

de redactie.

BOEKBESPREKING

Bij de uitgeverij WYT in Rotterdam verscheen het 19de deeltje in de reeks Trams en Tramlijnen: "Stoomtrams van Wadden tot IJ", geschreven door W.I. Engel en J.Kok.

Het werk behandelt de tramlijnen in het noorden van Nederland, boven de lijn Amsterdam - Haarlem - Zandvoort.

Naar het gekende patroon worden de verschillende lijnen aan de lezer voorgesteld, met veel details en nog meer foto's. Verhalen van hoe het er allemaal aan toe ging, zijn voor de leek bijzonder leerrijk en waarborgen uren ontspanning. Daarbij valt op hoevele lijnen door de NS werd overgenomen, en de ene al vlugger dan de andere werd stilgelegd.

Bij het lezen vallen prettige details bijzonder op, zoals bv. de lijn Den Helder - Huisduinen, waar bij de opening zoals gebruikelijk, tarieven werden vastgesteld, die nadien werden aangepast. Bij deze aanpassing werden kinderkartjes afgeleverd, niet tot een zekere ouderdom; maar aan personen die niet langer waren dan 1,20 m. Wie langer was betaalde volle prijs.

Lezenswaardig en een verrijking van uw tramkennis.

Te bestellen door overschrijving van 10,25 gulden op postrekening 58458 van Uitgevers WYT, Pieter de Hoochweg 111, NL-3006-Rotterdam.

DE BUURTSPOORWEGEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

Een stukje leven, een stukje geschiedenis.

In onze vorige bijdrage hebben wij een spoorwegkruising over het hoofd gezien. Niet dat wij dat als dodend beschouwen, maar de toestand klaar voorstellen is wat wij in dat geschiedkundig overzicht betrachten. De buurtlijn Antwerpen - Rumst, en later Antwerpen - Boom; kruiste in Wilrijk, even voor de Krijgsbaan, de ringspoorlijn CS.-Mortsel-Luithagen - Wilrijk - Hoboken - Antwerpen-Zuid. Tot bij de opheffing van de NMVB-diensten in 1966, is deze kruising altijd gelijkgronds gebleven.

Sedert enkele jaren is ook de ringspoorlijn de geschiedenis ingetreden, omdat een veel korter traject tot stand is gekomen, dat vanaf Berchem de Kleine Ring volgt.

Toen de eerste wereldoorlog voorbij was, moest met man en macht gewerkt worden om de vooroorlogse toestanden te herstellen. Eenvoudig was dat niet omdat juist de nodige materialen zo slecht te bekomen waren? Het was de NMVB ook een zorg om de door het krijgsgewoel her en der verspreide rijtuigen en goederenwagens terug te vinden. Van de vele lijnen die in de provincie Antwerpen tijdens de oorlog werden opgebroken, kwam de eerste volledig terug in dienst op 31 aug. 1919, nl. de lijn Mechelen-Heist-op-den-Berg, nadat in de loop van dezelfde maand reeds gedeelten van die lijn werden heropend. Als laatste lijn werd op 30 sept. 1921 deze van Rumst - Vosberg naar Lier heropend.

Vanaf dat ogenblik zou men kunnen veronderstellen dat het leed geleden was, maar zeer vele moeilijkheden van alle aard zorgden ervoor dat de oorlog, alhoewel voorbij, nog niet vergeten was. De prijzen van grondstoffen stegen onrustbarend, terwijl de stijging van de prijzen en lonen verre de toegestane tariefsverhogingen overtrof. Heel deze troebele grievenverzameling leidde uiteindelijk in 1929 naar het hoogtepunt van de economische crisis.

Een wet van 11 okt. 1919 gaf aan de pachters de mogelijkheid hun kontrakt te verbreken met de NMVB, indien kon aangetoond worden dat de oorlog hun lasten had opgelegd die voordien niet konden voorzien worden. Vele pachters maakten van deze wet dankbaar gebruik en lieten hun lijnen over aan de NMVB, die maar moest trachten zich te redden.

De goederendiensten op de lijnen ten zuiden van Antwerpen bestonden in hoofdzaak uit steeds weerkerende vervoeren. Geregeld reden er goederentrans tussen Antwerpen Kiel en Rumst, die bestonden uit gesloten wagens en open bakken. Het gebeurde meer dat er een gesloten wagen met een "balkonnetje" meereed, waarin zeer waarschijnlijk melkkitten waren opgestapeld. Deze waarschijnlijkheid leiden wij af uit het feit dat het loopvlak, waarop zich de handrem bevond, tot boven toe was volgestapeld met melkkitten. Bakwagens met bakstenen beladen reden steeds in de goederentreinen mee, terwijl ook "beerwagens" zorgden voor het vervoer van vloeibare meststoffen tussen stad en platteland. In het station van het Kiel stonden altijd wel enkele wagens op lading of lossing te wachten. Daar was er trouwens een verbinding met het groot spoor, en overslag van goederen behoorde er tot de normale activiteiten. Overslaan van goederen bestond overigens ook in Reet, Lier en Mechelen-Nekkerspoel, voor wat de lijnen aangaat die wij hier bespreken.

Een speciale vermelding past wel het vervoer van bakstenen.

De streek van Boom is bezaaid met steenbakkerijen, wier kwaliteit tot ver buiten onze grenzen bekend is. Vanaf de hoogte tussen Reet en Rumst heeft men een heerlijk vergezicht over dit "land waar schoorstenen groeien". Deze nijverheid was van grote betekenis voor het goederenvervoer in de provincie. De eerste aansluiting met het NMVB net dateert van 1908. Naargelang de behoeften kwamen er meer, en tussen Boom en Rumst was er een bestendige activiteit aan weerszijden van de weg, waar op diverse manieren wagens met bakstenen geladen werden. Een drukke aansluiting was deze van de Veerstraat in Terhagen. Verschillende jaren na de tweede wereldoorlog werden nog dagelijks met stenen beladen wagens per stoomlok naar Rumst gesleept. Daar werden ze dan geschift voor Reet of Mechelen. In "Onze Buurtspoorwegen" nr 122 troffen we enkele interessante gegevens aan omtrent dit vervoer. In 1948 werden er nog 13.656 wagens bakstenen geladen en over Rumst verzonden. Daarvan werden er 8.681 overgeladen in Reet, 2.086 in Mechelen-Nekkerspoel, en 2.889 bereikten hun bestemming per NMVB. Dat voor het overbren-

109 Antwerpen—Rumpst—Lier 109

K	3	9	15	21	27	33	37				
— Antwerpen Brederodest.	6. 5	8.30	11.20	14. 5	16.30	19. 5	21.30	—	—	—	—
0 » (Kiel) V.	6.10	8.35	11.25	14.10	16.35	19.10	21.35	—	—	—	—
3 Heistraat	6.15	8.41	11.31	14.15	16.40	19.15	21.40	—	—	—	—
4 Wilryck Berkevelden	6.22	8.47	11.40	14.22	16.47	19.22	21.47	—	—	—	—
7 Ysselaer	6.31	8.56	11.51	14.26	16.51	19.26	21.56	—	—	—	—
8 Aertselaer Dorp	6.36	9. 2	11.58	14.36	17. 1	19.36	22. 1	—	—	—	—
10 St-Lenaertskapel	6.40	9. 5	12. 3	14.40	17. 5	19.40	22. 5	—	—	—	—
11 Reeth Statie	6.44	9. 9	12. 8	14.44	17. 9	19.44	22. 9	—	—	—	—
13 Reeth Dorp	6.50	9.15	12.15	14.50	17.15	20.50	22.15	—	—	—	—
16 Rumpst Statie A.	7. 0	9.25	12.25	15. 0	17.25	20. 0	22.25	—	—	—	—
		5	17	29			Z				
» V.	7.12	—	12.55	—	17.37	—	—	—	—	—	—
21 Duffel (Staatsstatie)	7.29	—	13.53	—	17.57	—	—	—	—	—	—
23 » (Stokerij)	7.40	—	13. 3	—	18. 4	—	—	—	—	—	—
26 Lier (Mechelsche Poort)	7.53	—	13.16	—	18.17	—	—	—	—	—	—
30 » (Staatsstatie) A.	8.15	—	13.35	—	18.37	—	—	—	—	—	—

109 Lier—Rumpst—Antwerpen 109

K		14	26	38	36				
Lier (Staatsstatie) V.	—	8.28	—	13.55	—	19. 0	Z	—	—
» (Lachenen)	—	8.46	—	14.13	—	19.20	—	—	—
Duffel (Statie Buurtspoor)	—	8.59	—	14.26	—	19.34	—	—	—
» (Staatsstatie)	—	9. 8	—	14.35	—	19.43	—	—	—
» A.	—	9.28	—	14.55	—	20. 5	—	—	—
0 Rumpst Statie	2	6	12	20	26	32	—	—	—
» V.	4.35	7.15	9.35	12.35	15.15	17.30	—	20.25	—
3 Reeth Dorp	4.47	7.25	9.45	12.45	15.25	17.40	—	20.35	—
5 Reeth Statie	5.57	7.31	9.51	12.51	15.31	17.47	—	20.41	—
6 St-Lenaertskapel	5. 5	7.35	9.55	12.55	15.35	17.50	—	20.45	—
8 Aertselaer Dorp	5.11	7.39	9.59	12.59	15.39	17.54	—	20.49	—
9 Ysselaer	5.19	7.44	10. 4	13. 4	15.44	17.59	—	20.54	—
12 Wilryck Berkevelden	5.28	7.53	10.13	13.13	15.53	18. 8	—	21. 3	—
13 Heystraat	5.36	8. 2	10.20	13.20	16. 0	18.15	—	21.10	—
16 Antwerpen (Kiel)	5.45	8. 5	10.25	13.25	16. 5	18.20	—	21.15	—
» Brederodestr. A.	5.50	8.10	10.30	13.30	16.10	18.25	—	21.20	—

118 Boom—Rumpst—Mechelen 118

K		5	7	11	13	17	19	23	25	29	31	31bis	35
0 Boom V.	—	6.45	7.40	9. 5	9.55	12.10	13. 0	14.45	15.30	17. 5	17.50	19.55	20.40
1 Boschstraat	—	6.51	7.46	9.11	10. 1	12.16	13. 6	14.51	15.36	17.11	17.56	20. 1	20.46
3 Terhaegen	—	6.55	7.50	9.15	10. 5	12.20	13.10	14.55	15.40	17.15	18. 0	20. 5	20.50
4 Steenbakkerijen	—	7. 1	7.55	9.21	10.11	12.26	13.16	15. 1	15.46	17.21	18. 6	20.11	20.56
5 » A.	—	7. 5	8. 0	9.25	10.15	12.30	13.20	15. 5	15.50	17.25	18.10	20.15	21. 0
Rumpst (Statie)			1	3	9	15	21	27			33		
» V.	5. 5	7.10	—	9.30	—	12.35	—	15.10	—	17.35	—	20.16	—
7 Steenweg-Waerloos	5.13	7.17	—	9.38	—	12.42	—	15.17	—	17.42	—	20.22	—
8 Lazernij	5.16	7.20	—	9.41	—	12.45	—	15.20	—	17.45	—	20.25	—
10 Waelhem Dorp	5.23	7.26	—	9.48	—	12.51	—	15.26	—	17.51	—	20.31	—
10 » Fort	5.27	7.29	—	9.52	—	12.54	—	15.29	—	17.54	—	20.34	—
11 Waelhemstraat	5.30	7.32	—	9.55	—	12.57	—	15.32	—	17.57	—	20.37	—
13 Kathelijnepoort	5.39	7.40	—	10. 3	—	13. 5	—	15.40	—	18. 5	—	20.45	—
14 Neckerspoel	5.45	7.45	—	10. 9	—	13.10	—	15.45	—	18.10	—	20.50	—
16 Mechelen (Staat.) A.	5.51	7.51	—	10.14	—	13.15	—	15.50	—	18.15	—	20.55	—

118 Mechelen—Rumpst—Boom 118

K		6	12	16	20	26	32	36	40				
0 Mechelen (Staat.) V.	—	6.20	—	8.41	10.36	11.45	—	14.26	—	16.38	—	19.35	21.23
2 Neckerspoel	—	6.26	—	8.47	10.41	11.50	—	14.31	—	16.44	—	19.40	21.28
3 Kathelijnepoort	—	6.32	—	8.53	10.47	11.55	—	14.36	—	16.50	—	19.45	21.36
5 Waelhemstraat	—	6.41	—	9. 2	10.56	12. 3	—	14.44	—	16.58	—	19.53	21.43
6 Waelhem Fort	—	6.44	—	9. 5	10.59	12. 6	—	14.47	—	17. 1	—	19.56	21.46
6 » Dorp	—	6.48	—	9. 8	11. 2	12. 9	—	14.51	—	17. 4	—	19.59	21.49
8 Lazernij	—	6.55	—	9.15	11. 9	12.15	—	14.56	—	17.10	—	20. 5	21.55
9 Steenweg-Waerloos	—	6.58	—	9.18	11.11	12.18	—	14.59	—	17.13	—	20. 8	21.58
11 » A.	—	7. 5	—	9.25	11.19	12.25	—	15. 5	—	17.20	—	20.15	22. 5
Rumpst (Statie)		4	8	10	14	18	22	24	28	30	34	34 bis	42
» V.	6.20	7.15	8.40	9.30	11.45	12.35	14.20	15. 6	16.40	17.26	19.30	20.15	—
12 Steenakkerijen	6.24	7.19	8.44	9.34	11.49	12.39	14.24	15.10	16.44	17.30	19.34	20.19	—
13 Terhaegen	6.30	7.25	8.50	9.40	11.55	12.45	14.30	15.15	16.50	17.35	19.40	20.25	—
15 Boschstraat	6.34	7.29	8.54	9.44	11.59	12.49	14.34	15.19	16.54	17.37	19.44	20.29	—
16 Boom A.	6.40	7.35	9. 0	9.50	12. 5	12.55	14.40	15.25	17. 0	17.45	19.50	20.35	—

✦ Enkel Zaterdag.
Stopt op aanvraag te Mechelen (Koepoort en «Waterloo»), behalve trein 5; Hof ten Eijcken (Rumpst).

gen van de steenbakkerijen naar Rumst tot op het laatst stoomlokomotieven werden gebruikt, komt doordat de aansluitingen nooit werden geëlektrificeerd. Naarmate de tijd verdere en steeds meer bouwondernemingen over voldoende eigen vervoer gingen beschikken haalden zij de baksteen ter plaatse af, en verloor de tram meer en meer vervoer. De tijd kwam dat het onbeduidend werd, wat meteen het einde inluidde van het goederenvervoer op deze lijnen, waardoor deze als het ware hun eigenheid verloren.

Met het station van Boom heeft er nooit een tramverbinding bestaan.

Andere mededinging ontstond kort na de eerste wereldoorlog, toen verschillende autobusuitbaters op de wegen die door een tramlijn bediend werden, autobusdiensten instelden die vaak de tramdiensten dubbelden over het ganse traject. De vermetelheid ging vaak zo ver dat sommige bussen enkele minuten voor de tram reden, en zo de wachtende reizigers van de tram wegkaapten. Deze toestand werd vaak aangeklaagd, maar er bestonden geen wettelijke beschikkingen om er een einde aan te maken. De vergunningen aan deze autobusuitbaters afgeleverd, hadden een geldigheid tot 1938 of 1940. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog kwam er automatisch een einde aan. De buurtlijnen ten zuiden van Antwerpen ontsnapten niet aan deze mededinging op de weg. Er bestond een busdienst tussen Lier en Mechelen, en één tussen Boom en Antwerpen via Aartselaar. De busdienst Antwerpen-Aaatselaar-Boom werd gereden door de bruine bussen van de firma De Rupel, en bestond al voor er op dat traject een tram reed. Het gemeenschappelijk bediende vlak lag tussen Aartselaar en Antwerpen. De lijn Mechelen-Lier liep gemeenschappelijk tussen Lier en Duffel. Tussen Lier en Mechelen was er om het half uur een dienst in beide richtingen. Het eerste vertrek in Lier was om 6 u.30 en in Mechelen om 7 u.30. Het laatste vertrek in Lier om 19 u.30 en in Mechelen om 20 u.30.

Op zondag waren er bijkomende diensten om 20 u.30, 21 u.30, 22 u.30 en 24 u.00 vanuit Lier, en om 21 u.30, 22 u.30, 23 u.30 en 1 u.00 uit Mechelen.

Tussen Boom en Antwerpen was er om de twintig minuten een vertrek van 6 u.00 tot 20 u.00, terwijl in de andere richting gereden werd vanaf 6 u.40. De laatste twee vertrekken uit Boom waren deze van 20 u.30 en 21 u.30. Op de spitsuren werd er om het kwartier gereden. Eveneens ieder kwartier was er een bus op zondag, uit Boom tussen 7 u.00 en 21 u.30, en uit Antwerpen tussen 7 u.00 en 0 u.15. In Antwerpen was het vertrek- en aankomstpunt gelegen op het Viktorieplein, het huidige Rooseveltplein. De gegeven dienstregeling was er een uit de dertiger jaren, maar het boekje waaruit we ze citeren vermeldt geen juist jaartal. Ter vergelijking geven we hierbij een uurregeling van de tramlijnen van 1928. Dat daarbij de konkerryntie in het voordeel van de bus uitviel zal wel duidelijk zijn.

Volledigheidshalve dient ook gezegd dat de bussen naar Boom, in deze gemeente hun eindpunt hadden op de Grote Markt, waar dan een aansluiting bestond op een buslijn naar Mechelen, over Willebroek, Blaasveld, Heffen en Battel. Deze lijn volgde dus de tram helemaal niet.

De tram stond dus wel in een bijzonder zwakke positie. Om het tij te doen keren besliste de NMVB op lijnen met sterke bezetting tot elektrificering over te gaan, terwijl lijnen met zwakke bezetting per dieseltram zouden bediend worden.

Daarenboven zou er een tramlijn komen tussen Boom en Antwerpen over Aartselaar, waar ze aansluiting zou nemen met de bestaande lijn. Hiermede echter komen wij aan de elektrificering van de lijnen, waarmee wij starten in ons volgend nummer.

EEN REIS PER STOOMTRAM UIT DIE DAGEN

Een reiziger stond te trappelen in de sneeuw, die ongehinderd bleef neerwarrelen; en de tram kwam er niet door. Misschien was die wel ingesneeuwd? Hij drukte zich wat dichter tegen de boomstam aan, waar hij enige beschutting trachtte te vinden; drukte zijn hoed wat vaster op het hoofd, schudde de sneeuw van zich af en trok de kraag van zijn jas wat hoger. Het tramspoor was bijna onder de sneeuw verdwenen. Aan de overkant van de straat werd de deur van een herberg geopend. Het flauwe schijnsel van de olielamp verlichtte de vallende sneeuw. Hij zag een donkere schaduw wegdeinen in de sneeuw. Wat verder werd een deur geopend en de schaduw stond als een sneeuwman voor het open deurgat. Hij verdween vlug in huis en het werd

weer stil, zo stil dat hij de sneeuw hoorde vallen. Hij rilde. In de verte hoorde hij een hond huilen, en dan werd het weer vredig stil... Zelfs niet één auto vertoonde zich, maar ja, rijke mensen komen niet buiten met zo'n weer. Hij vroeg zich af of hij nog uit die sneeuwwoestenij zou geraken.

Misschien kon hij wel te voet naar huis, maar dat was bijna onmogelijk door die dikke sneeuwlaag. Het zou wel na middernacht worden eer hij er was. Hij scharrelde wat onder zijn jas, greep de ketting en trok zijn uurwerk uit zijn ondervest. De tram moest al hier zijn. Weer luisterde hij naar de stilte. In de verte hoorde hij meteen de stoomfluit, die langgerekt gilde over het dichtbesneeuwde land, driemaal achtereen. De deur van het café ging weer open en iemand kwam haastig naar de tramhalt gelopen. De eerste man schudde de sneeuw van zich af, die in grote kladden op de grond viel. De tweede reiziger was ondertussen bij hem gekomen, en mompelde iets over thuis waar het beter was. Instinctmatig antwoordde hij met een goede avond. Daar zag hij wat verderop een licht uit de donkerte opdoemen, maar hij hoorde nog niets. Om zeker te zijn dat het de tram was, zette hij even zijn voet op het tramspoor. Het trilde heel zacht. Dat nam elke twijfel weg. Een paar meter achter hem stond de tweede reiziger. Hij kon hem zien aan het vuur van zijn sigaret. Toen hoorde hij de lokomotief suizen, en haast geruisloos kwam de tram voorrijden. Uit de lokomotief suisdan slierten stoom. Hij hoorde de machinist en de stoker met elkaar praten. De "receveur" riep tweemaal "IJSELAAR".

De tweede reiziger was al opgestapt in een andere wagen, en hij haastte zich nu ook. In de tram was het lekker warm, en het kacheltje snorde heerlijk. Hij rook wel wat gas, maar dat was niet erg. 't Was een weldaad, zo'n vuurtje. Dat vonden de andere reizigers ook. Hij hoorde de "receveur" op zijn hoorn blazen. De stoomfluit gilde lang en akelig, en de tram zette zich in beweging. De stoomfluit bleef gillen tot de tram over de weg was. In de dorpstraat was alles donker, en de tram stopte aan de kerk. In de wagen, waar hij zat, stapten twee mensen uit, maar niemand kwam er bij. Het was stil in het rijtuig en de mensen bij de kachel praatten met elkaar. Hij keek naar buiten, het sneeuwde nog steeds. Dat kon hij zien in de flauwe schijn van de olielamp die tot buiten doordrong. Dan keek hij nog maar eens naar zijn uurwerk. Heel vaag zag hij de omtrek van de St. Leonarduskapel toen de tram daar stopte. Even later stonden twee mensen recht, knoopten hun jas dicht, trokken hun pet wat vaster op het hoofd en gingen naar de deur. De ontvanger kwam en hij vroeg een kaartje tot Boom-Bosstraat. Hij gaf een frank en kreeg een groot biljet en wat wisselgeld terug. De ontvanger zei goede avond en ging met de twee afstappende mensen op het platform staan. De tram stopte weer, en een stem riep luid: "Reet statie, Reet statie..." De ontvanger blies op zijn hoorn en meteen begon de tram flink op te trekken: de aanloop naar de brug. De stoomfluit gilde heftig. Halfweg de helling reed de tram nog maar traag verder. De reiziger luisterde naar het knarsen van de wielen en onwillekeurig dreunde het in zijn binnenste tok tok, tok tok, tok tok, met een eindeloze regelmaat. Boven op de brug zag hij in de verte nog de schaars verlichte perrons van het station Reet. Er stonden enkele mensen te wachten, en het gaf hem een gevoel van voldoening, want hij was niet alleen in deze eindeloze winteravond. In de afdaling van de brug snokten de wagens nijdig aan elkaar, maar nergens hoorde hij het snerpende geluid van de wielen als ze door de bocht kliefdend. Daar zorgde de sneeuw voor. In het stationnetje van Reet stonden enkele gesloten wagens en een paar wagens met baksteen. Met een gevoel van rust hoorde hij de lokomotief hijgen en kreunen toen ze haar last naar boven sleepte buiten Reet-dorp. Het ging maar traag. Als de tram boven was gilde weer langgerekt de stoomfluit. Nu weten ze in Rumst al dat we op komst zijn, dacht hij. De afdaling ging vrij vlug. Hij kon enkel het ruisen van de wielen en het snokken van de koppelingen horen. Toen de tram Rumst binnenreed vertraagde hij, weer een gillende fluittoon, en ze dokkerden over de wissel van de lijn naar Boom. Gelukkig voelde hij zich wat opgewarmd. De tram bolde uit terwijl de reizigers zich naar de deur begaven. De remmen sloegen aan en met een snok stond de tram stil. Iedereen stapte uit. Het grote station van Rumst lag onder de sneeuw. De meeste reizigers verdwenen in de duisternis, en enkelen gingen naar de wachtzaal waar het lekker warm was. Hij bleef maar buiten staan. In de loodsen stonden enkele rijtuigen waaraan gewerkt werd. Voor de loods stond een lokomotief onder

stoom, maar er was niemand op. De lokomotief van de tram, waarmee hij gekomen was, stond te zuchten en in het flauwe schijnsel van de lamp zag hij de stoker staan, die een slok koffie nam. Zijn pet stond naar achter geschoven op het hoofd, en hij zag de grote, rode zakdoek met witte bolletjes, die hij om zijn hals, boven op zijn dikke vest droeg. Hij ging wat opzij, en de machinist, met grote, lange snor, schoof achter hem door. Ze zegden wat tot elkaar, en toen kwam de machinist van de lokomotief en ging maar het bureel. De stoker kwam met een smeerpot naar buiten en liep langs de lokomotief. Hij kreeg de wachtende reizigers in de gaten en groette met een "goeden avond". "Ja meneer" zei hij, terwijl hij de lok links en rechts wat smeerde, "zo'n machine is gelijk een vrouw: als g'er lang plezier wilt aan beleven, moet ge ze goed verzorgen". Hij wachtte niet op antwoord, en liep naar de

H¹

2309

2^o IL.

HEELE PR.

1/2 PR.

1/4 PR.

HEELE PR.

1/2 PR.

1/4 PR.

2^o Klas

H¹

2309

PRIJZEN			Antwerpen	Antwerpen	Treinen	Datum	PRIJZEN			
			Heijstraat	Heijstraat						
			Wilrijk	Wilrijk						
			't Leeg	't Leeg						
0.10	1.60	3.40	IJsselaer	IJsselaer				0.10	1.60	3.40
			Aertselaer	Aertselaer	1	2				
0.15	1.70	3.50	St-Leon. Kapel	St-Leon. Kapel			1	0.15	1.70	3.50
			Reeth Statie	Reeth Statie	3	4	17			
0.20	1.80	3.60	Reeth Dorp	Reeth Dorp				0.20	1.80	3.60
			Rumpst Statie	Rumpst Statie	5	6	18			
0.25	1.90	3.70	Hof-ten-Eycken	Hof-ten-Eycken				0.25	1.90	3.70
			Stw. Waerloos	Stw. Waerloos	7	8	19			
0.30	2.00	3.80	Lazernij	Lazernij				0.30	2.00	3.80
			Waelhem Brug	Waelhem Brug	9	10	20			
0.35	2.10	3.90	Waelhem Dorp	Waelhem Dorp				0.35	2.10	3.90
			Waelhem Fort	Waelhem Fort	11	12	21			
0.40	2.20	4.00	Waelhemstraat	Waelhemstraat				0.40	2.20	4.00
			Waterloo	Waterloo	13	14	22			
0.50	2.30	4.10	Kath. Poort	Kath. Poort				0.50	2.30	4.10
			Neckerspoel	Neckerspoel	15	16	23			
0.60	2.40	4.20	Mechelen Statie	Mechelen Statie				0.60	2.40	4.20
			Boom	Boom	17	18	24			
0.70	2.50	4.30	Boschstraat	Boschstraat				0.70	2.50	4.30
			Molleveld	Molleveld	19	20	25			
0.80	2.70	4.50	Terhaegen	Terhaegen				0.80	2.70	4.50
1.00	2.80	4.60	Nieuwstraat	Nieuwstraat	21	22	26			
			Huis-ten-Halve	Huis-ten-Halve	23	24	27			
1.10	2.90	4.70	Kruisstraat	Kruisstraat				1.00	2.80	4.60
			Duffel Statie	Duffel Statie	25	26	28			
1.20	3.00	4.80	Duffel Dorp	Duffel Dorp				1.10	2.90	4.70
			Stokerij	Stokerij	27	28	29			
1.30	3.10	4.90	Nieuwen Hamer	Nieuwen Hamer				1.20	3.00	4.80
			Lachenen	Lachenen	29	30	30			
1.40	3.20	5.00	Pullaer	Pullaer				1.30	3.10	4.90
			Mech. Poort	Mech. Poort	31	32	31			
1.50	3.30	5.10	Lier Statie	Lier Statie				1.40	3.20	5.00
					33	34		1.50	3.30	5.10

De reiziger is verplicht zijne reiskaart te tonen bij elke uitnooijing van den bediende der Maatschappij. Indien een reiziger zijne reis onderbreekt, moet hij, om deze voort te zetten, eene nieuwe reiskaart nemen.

1^o IL.

HEELE PR.

1/2 PR.

1/4 PR.

HEELE PR.

1/2 PR.

1/4 PR.

1^o Klas

andere kant. De reiziger glimlachte, die vent had gelijk, vond hij. Wat verder in het station reed een andere lokomotief af en aan met wagens baksteen. Ze stond nu naast de reizigerstram stil. De machinist vroeg hoe het "op de baan" was. "Slecht" zei de stoker, "ik ben al blij dat ik morgen de eerste tram niet moet doen, want als het zo blijft sneeuwen zit morgenvroeg alles vast." De reiziger liep nog wat op en neer. Daar klonk de stoomfluit van de tram uit Mechelen. Even later toonde de zwarte lokomotief haar gezicht, terwijl ze door een opening in de omheining het station binnensuisde, vier wagens een en pakwagen achter zich aanslepend. De andere reizigers kwamen naar buiten terwijl de tram stopte en enkele reizigers uitstapten. Hij stapte op. Twee minuten later hoorde hij de ontvanger op zijn hoorn blazen. De stoomfluit antwoordde en de tram vertrok langzaam. Ze gleden haast geruisloos langs de huizen heen. Buiten het dorp verdween de tram langs de houten droogloodsen van de steenbakkerijen.

In Terhagen was er nog licht in het café "De Schoeffelpoel" waar nog vertier was. De tram stopte er niet. Wat later klaterden de wielen over de wissel van Terhagen-dorp. De tram stopte, maar reed al gauw verder terwijl de wielen over de andere wissel dokkerden en weer zongen ze hun eentonig lied tok tok, tok tok... In enkele huizen op het Molleveld brandde er nog licht. Het had nu opgehouden met sneeuwen. De reiziger ging naar de deur. De tram snokte naar rechts, en enkele ogenblikken later stond hij stil aan de Bosstraat. Hij stapte af en groette twee mannen die opstapten. Hij liep langs de tram en toen hij de ontvanger hoorde toeteren zei de stoker tot de machinist: "Geef het hem Juul, 't is al laat genoeg". De wielen sloegen even door en dan vertrok hij traag naar Boom. Het was weer stil rond de eenzame man. De sneeuw kraakte onder zijn voeten en de maan liet zich even zien. Terwijl hij hoger en hoger de Bosstraat inliep zag hij steeds duidelijker de witbesneeuwde daken van de droogloodsen onder zich liggen. In de verte hoorde hij de fluit van de lokomotief. Dan was het weer stil. Zijn vrouw stond hem buiten aan de deur op te wachten. Ze zij eenvoudig: "Zijt ge daar? De tram was zeker te laat? Kom maar gauw naar binnen."

Roger Bastaens
Antwerpen, december 1973



1912 - 1974, OF VAN LIJN 10 NAAR LIJN 20

Vervolg op ons vorig artikel omtrent de ontwikkeling van tramlijn 20 in Gent. Lijn Melle werd tweemaal boven de doopvont gehouden: een eerste maal bij zijn geboorte in 1912, toen het lijn 10 werd, dat hij fier op zijn kopbord mocht dragen. Uit een overeenkomst met de NMVB werd in het begin van de dertiger jaren een stadslijn ingeschakeld over de sporen der goederenlijn van de NMVB. Sektie Rabot - Muidebrug, zodat het lijnnummer 10 overgedragen werd aan deze nieuwe stadslijn met als volledige reisweg: St. Pietersstation, Rozemarijnbrug, Coupure, Begijnhoflaan, Rabot, Muidebrug. De lijn naar Melle werd nu herdoopt in lijn 20. Op de verlenging van " 't Smiske" naar de huidige terminus na, heeft deze lijn nooit noemenswaardige veranderingen ondergaan. Voor de verbreding van de Brusselse Steenweg lagen de uitwijksporen op de rijweg, wat wel gevaarlijke toestanden met zich bracht. Toen de Brusselse Steenweg rond de vijftiger jaren een betonnen wegdek kreeg met drie rijstroken, moest de tramlijn naar de zijkant worden opgeschoven, en kwam ze op een opgevulde gracht te liggen. Alles gebeurde in een ijtempo:

de dwarsliggers werden over een honderdtal meter blootgelegd, de nieuwe bedding uitgegraven en geëffend, en dan werd alle beschikbare mankracht ingezet om het boeltje te verslepen. De tramdienst werd niet onderbroken, maar het gebeurde wel eens dat een rijtuig naast of tussen de sporen terecht kwam. Voor het aanleggen van de Ringvaartbrug werd de tram in een wijde bocht geleid voor de duur der werken, tot de brug voor het verkeer werd opgesteld. De brug kreeg een speciale bovenleiding met beschermraden (zie voorpagina).

Bij het aanleggen van de E3 werd de lijn tweemaal geïsoleerd en bleven drie rijtuigen in de periode juli-september 1968 buiten slapen. Bij het ophogen van spoorlijn 59 aan het arsenaal en het monteren van de spoorwegbrug, werd tijdelijk een wijkspoor in pastoorshoedvorm aangelegd met nieuwe kruising over het enkel spoor van lijn 59, tot op 26 maart '71 weer over het normale spoor werd gereden, toen de metalen spoorwegbrug geplaatst was. Even later, in april '71, startten de werken die de verdubbeling van de Brusselse Steenweg inluiden, en tram 2 tot aan de Schooldreef deden verlengen. Hierdoor werd lijn 20 ingekort tot de Schooldreef, en op 7 sept. '71 kwam de aansluiting met het nieuwe spoor op de middenberm in dienst.

SITUERING

Deze merkwaardige tramlijn is iets meer dan 4 km lang, en strekt zich uit over het zuidelijk deel van de Gentse agglomeratie. Op werkdagen start de dienst om zes uur, en eindigt om 21 u.44. De lijn kent nog steeds op de spitsuren een druk vervoer van scholieren; hiervoor komen twee of drie bijkomende rijtuigen in omloop; vroeger waren dat treinen met aanhangwagens, eerst twee, later één in aantal. Op 26 juni '72 reed 321 met ahw 72 de laatste tocht met aanhangwagen; bij de heropening der scholen op 4 sept. '72 verving een tweede motorwagen de vroegere bijwagens, die inmiddels aan de TTA werden verkocht:

Werd aanvankelijk nog met twee motorwagens van en naar St. Pietersstation gereden, in de morgen- en avondspits, dan komt het laatste schooljaar het bijkomend rijtuig slechts in dienst van en naar de stelplaats.

Sinds april '69 echter werden de ritten op de zaterdagen slechts in de voormiddag doorgetrokken tot aan het station, terwijl het bijkomend rijtuig in de namiddag vanuit de stelplaats rechtstreeks naar Melle rijdt. Op zon- en feestdagen is slechts één motorrijtuig in dienst en onderhoudt er tussen 6 u.41 en 23 u.13 een halfuurdienst.

ENKELE BIJZONDERE GEBEURTENISSEN

Op 27 nov. '60 ontspoorde emr 321 met bijwagens op de spoorwegovergang aan het Arsenaal en kwam tegen een bovenleidingspaal en de gevel van de speelgoedzaak tot stilstand. Deze formatie hinderde lange tijd het weg- en treinverkeer. Op 23 feb. '69 nam een franse filmploeg op emr 360 een prent op over "Moord op de tram" en koos hiervoor lijn 20 uit.

Mw 327 wipte uit de sporen aan de wissel van de Verdoncklaan in de avonduren van 15 juli '69, en stak de steenweg over, om na een weinig interessante aabrukking met een bestelwagen, tegen de gevel van Brouwerij Vermaercke tot stilstand te komen. Op 1 sept. '68 had ditzelfde rijtuig het spoor verlaten aan het voetbalplein te Melle, en koos ook toen een gevel als pleisterplaats.

Daar de wegtrein van de NMVB bij het afleveren van de gentse PCC de stelplaats niet kon bereiken door de wegeniswerken op de Brusselse Steenweg, werden de PCC's tussen september '71 en het einde der werken, te Melle gelost op het wijkspoor te Melle-Kollege. Een motorwagen nam de PCC dan op sleeptouw naar de stelplaats. Ons museumrijtuig 378 werd in die periode bij het afleveren van PCC 20 te Melle opgeladen, en naar Schepdaal gebracht.

MATERIEEL

De rijtuigen 175-180 werden in 1912 voor deze lijn aangekocht, het waren tweeassers van het klassieke type. Ze bleven aan deze lijn gehecht tot in de dertiger jaren; bij hun ombouwing tot drieassers kregen zij de nummers 388 tot 393, rijtuigen die gekenmerkt waren door hun hoog koetswerk. De rijtuigen die toen de aflossing verzekerden hebben hun stempel gedrukt op de Melle, waarmee ze vergroeid bleven tot in 1972.

AANDUIDING VAN DE BESTEMMING.

MELLE **10** ARSENAAL

KOPBORD: wit met zwarte tekst;
in gebruik bij 2-ass. 175 - 180

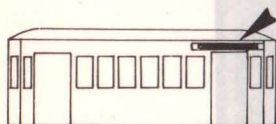


20 GENTBRUGGE ARSENAAL - MELLE **20**



ZIJPLAAT boven de middelste ramen geschilderd;
in gebruik bij 2-assers.

KOPPLAAT: werd voor de lichtbak gehangen, boven
het middelste frontvenster;
gele cijfers met perforaties op blauwe fond.



20 MELLE - ARSENAAL **20**



ZIJPLAAT: opgehangen boven de instapdeur van het
voorste platform; zwarte cijfers op witte achtergrond.
in gebruik bij 182 - 202 - 206 - en 3-assers
voor het ombouwen met richtingsfilms.

KOPPLAAT: werd voor de lichtbak op het dak geplaatst;
uitgesneden cijfers met gele rand op blauwe achtergrond.

20 MELLE

RICHTINGSFILMS 3-assers;
zwarte tekst op witte fond.

20 ARSENAAL

ZIJPLAATJE; wit zonder cijfer; 3-assers.

20 ST PIETERSSTATION



20 MELLE
ARSENAAL

Richtingfilms PCC's;
zwarte tekst op witte fond.

20 MELLE
ST PIETERSSTATION

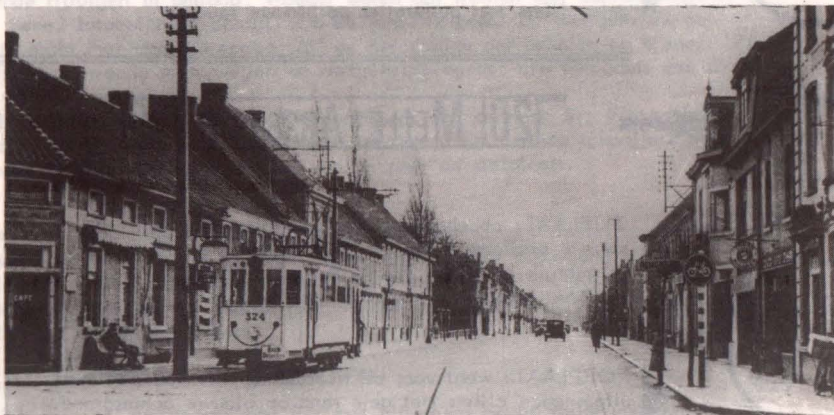
20

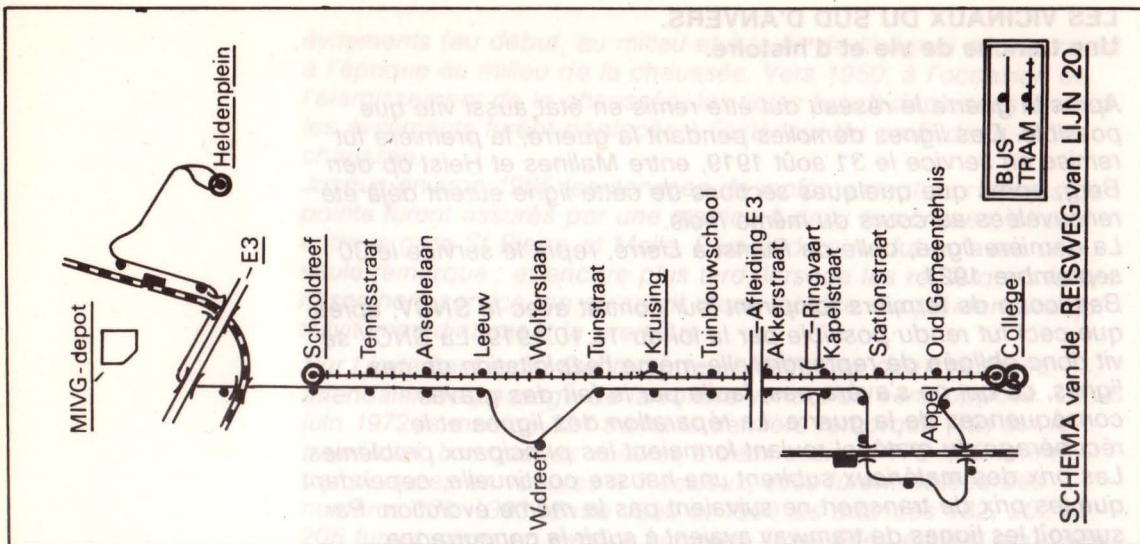
ZIJFILM PCC; zwarte cijfers op witte fond

Het waren de rijtuigen 316-330, uitgerust met sécheronschakeling voor het aankoppelen van de bijwagens met elektrische beremming. Uit deze reeks hebben alle rijtuigen er in mindere of meerdere mate dienst gedaan, maar emr 322 heeft er wellicht de meeste dagen gesleten. Dit motorrijtuig kreeg ook de eer, de taak van deze reeks te besluiten door als laatste secheron op 3 dec. '72 in dienst te komen.

Op 4 dec. '72 kreeg lijn Melle het laatste type rijtuigen te slikken, nl. de TCM 80 reeks 331-361. Uit deze reeks werden er steeds zes voorzien van twee bijkomende spiegels om op Melle dienst te doen; deze twee bijkomende spiegels zijn noodzakelijk om bij het rijden in de richting Melle, het in- en uitstappen der reizigers de kunnen gadeslaan langs de linkerzijde van het rijtuig. In het midden der vijftiger jaren verschenen drie tweeassers, getooid met pantograaf en secheronschakeling op de lijn, om er op werkdagen dienst te doen. Deze "stukas" met zware motoren droegen de nummers 182, 202 en 206; in het begin der zestiger jaren werden zij reserve gehouden, en in de stelplaats gebruikt om rijtuigen te garneren. Het zal misschien de verzamelaars interesseren te weten dat deze in januari '61, tijdens het gure winterweer dienst deden op lijn 9, bij gebrek aan rijtuigen. In 1965 werd de laatste ervan afgevoerd.

Emr 362 had tijdelijk twee bijkomende spiegels om ingezet te worden op lijn 20, nadat dit rijtuig in 1960 omgebouwd was en zwaardere motoren kreeg, maar het bleef enkel bij proefritten, waarna de bijkomende spiegels verwijderd werden.





Wat de aanhangwagens betreft, kon men op lijn 20 alle nummers aantreffen (55 - 72). Ahw 55 behoort tot onze museumverzameling, en behoort samen met ahw 60, nu op de TTA in dienst, tot de reeks "Merelbeke" (55 - 62); deze typische reeks aanhangwagens had langsbanken. Van bw 60 evenwel werd de binneninrichting gewijzigd door er de dwarsbanken van de gesloopte mw 334 in onder te brengen in mei '71. De andere aanhangrijtuigen waren ex-motorrijtuigen, waarvan de nummers 67,70 en 72 nog in dienst zijn op de TTA. Van de secheronreeks waren tijdelijk enkele rijtuigen uitgerust met panto, doch ze kregen naderhand weer de klassieke sleepbeugel. Het rijtuig 343 kreeg een panto van hetzelfde type als de PCC-rijtuigen en deed een paar proefritten op de lijn, maar werd nooit in die hoedanigheid ingezet voor reizigersvervoer.

LIJST MATERIEEL

- 175 - 180 : tweassers, 1912, kontrollers ACEC, type T 10.
- 182, 202, : tweassers, zware motoren, secheronschakeling, kontrollers ACEC type T 46, lijnaanduiding met ronde plaat op kop.
- 316 - 330 : drieassige traktoren met secheronschakeling en elektromagnetische remmen; kontrollers ACEC TC 536 M; tijdelijk enkele met panto in beginperiode. In laatste periode vooral 317, 321, 322, 329, (318, 327, 330)
- 331 - 361 : drieassers met elektromagnetische beremming en kontrollers ACEC TMC 80.
 Bij intrede van dit type op de lijn op 4 dec. '72, 331, 335, 337, 339, 343, 360.
 Tweede kwartaal 1973: 331, 332, 333, 335, 336, 337,
 Oktober 1973: 331, 335, 343, 354, 358, 361.

Volledigheidshalve dient te worden gezegd dat 346 ook tijdelijk met twee bijkomende spiegels was uitgerust, maar slechts één dag dienst deed op lijn 20.

- Bijwagens: a) 55 - 62 : type Merelbeke met frontdeur
- b) 66 - 72 : ex-motorwagens

EPILOOG

De gemeente Melle mag de tram dankbaar zijn, want steeds was dit democratisch vervoermiddel trouw aan zijn taak: een hechte band te smeden tussen de bewoners van Melle en Gent. Al wordt zijn taak overgenomen door de autobus, toch komt alle eer toe aan de tram. Zoals Horatius met fierheid over zijn dichtbundels betoogde dat hij iets gerealiseerd had dat de duurzaamheid van goud overtrof, zo kan tram Melle ook gerust zijn: de herinnering aan onze trouwe vriend is, in dichterstermen gezegd, even onsterfelijk als Horatius' poëzie.

Walter Gegaert.
Gent, 15 december 1973

LES VICINAUX DU SUD D'ANVERS.

Une tranche de vie et d'histoire.

Après la guerre le réseau dut être remis en état, aussi vite que possible. Des lignes démolies pendant la guerre, la première fut remise en service le 31 août 1919, entre Malines et Heist op den Berg, après que quelques sections de cette ligne eurent déjà été renouvelées au cours du même mois.

La dernière ligne, celle de Rumst à Lierre, reprit le service le 30 septembre 1921.

Beaucoup de fermiers rompirent leur contrat avec la SNCV, après que ceci fut rendu possible par la loi du 11.10.1919. La SNCV se vit donc obligée de reprendre elle-même l'exploitation de ces lignes, ce qui ne s'avéra pas, facile par le fait des graves conséquences de la guerre. La réparation des lignes et le récupérage du matériel roulant formaient les principaux problèmes. Les prix des matériaux subirent une hausse continue, cependant que les prix de transport ne suivaient pas la même évolution. Par surcroît les lignes de tramway avaient à subir la concurrence d'autobus exploités par des sociétés particulières, et ceci à grande fréquence, et qui attirèrent par ce fait une clientèle assidue.

Cette situation dura jusque vers 1940. En vue d'y remédier la SNCV avait pris vers 1930 quelques décisions radicales, notamment l'électrification des lignes à grande fréquence et d'autre part sur les lignes à faible fréquence, le remplacement des locomotives à vapeur par des autorails. Dans cet ordre d'idées on décida de créer une ligne électrique de Boom à Anvers par Aartselaar où elle se joindrait à la ligne existante, c'est à dire la ligne à vapeur Rumst-Reet-Aartselaar-Anvers.

Par rapport au trafic «marchandises» les lignes vicinales du sud d'Anvers étaient surtout importantes pour le transport des briques. Cette industrie était très développée aux environs de Boom et partout bien connue jusqu'au delà des frontières. De part et d'autre de la chaussée Boom-Rumst, on chargeait de briques des wagons vicinaux pour être transportés par des locomotives à vapeur jusque Rumst, d'où elles étaient dirigées vers Reet ou Malines-Nekkerspoel en vue du transbordement sur les wagons du grand chemin de fer. Les locomotives à vapeur assuraient ce service jusqu'à la fin de l'exploitation et n'ont jamais été remplacées par des autorails-tracteurs, contrairement à beaucoup d'autres groupes.

En 1948 on avait encore expédié ainsi 13656 wagons à briques, dont 8681 furent transbordés à Reet, 2086 à Malines (Nekkerspoel), cependant que 2889 atteignirent leur destination par SNCV.

ADIEU A LA LIGNE 20 DE GAND

En 1912 le réseau des tramways de Gand fut augmenté d'une ligne de l'Arsenal à Melle, sur une distance d'un peu plus de 4 Km. Pour exploiter cette ligne la société, qui s'appelait à l'époque TEG, se procura six nouvelles voitures à deux essieux, numérotées de 175 à 180. Depuis 1912 jusque vers 1930 la ligne fut exploitée sous le numéro 10. Vers 1930 la société ayant obtenu de la SNCV l'autorisation d'exploiter une ligne de la gare St. Pierre jusqu'au pont de Muide, partiellement sur les voies SNCV, le numéro 10 fut accordé à cette nouvelle ligne, et par le fait même la ligne de Melle, qui par ailleurs pouvait être considérée comme un prolongement de la ligne 2, reçut le numéro 20. Sur cette ligne les

évitements (au début, au milieu et à la fin de la ligne) se trouvaient à l'époque au milieu de la chaussée. Vers 1950, à l'occasion de l'élargissement de la chaussée, les voies furent déplacées et ainsi les évitements furent déplacés à l'extérieur du profil de la chaussée.

Jusque environ 1965 les services de renforcement aux heures de pointe furent assurés par une motrice à deux remorques, et ceci entre la gare St Pierre et Melle. Plus tard ce ne fut qu'avec une seule remorque ; et encore plus tard, lorsque les remorques furent mises hors service, on se servit d'une motrice supplémentaire qui suivit immédiatement la première.

Sur l'évitement entre Gentbrugge et Melle ces deux motrices attendaient le passage de la voiture venant du sens opposé. Le 26 juin 1972 la motrice 321 traina la dernière remorque (72) sur le trajet total. Lorsque les voitures à deux essieux 175-180 furent transformées en voitures à 3 essieux, elles furent dotées des numéros 388 - 393. Entre 1950 et 1960 les motrices 182, 202 et 206 furent mises en service sur cette ligne. Elles étaient pourvues de moteurs plus puissants et d'un pantographe, mais elles sont toujours restées à 2 essieux.

Beaucoup plus tôt d'autres voitures pourvues de pantographe, c'est à dire de la série 316-330, avaient fait service sur cette ligne. La 182, 202 et 206 sont restées en service jusque vers 1960 ; depuis lors elles ont exécuté des manœuvres au dépôt.

La 206 fut démolie la dernière en 1965.

En 1971 le dépôt étant provisoirement inaccessible aux tracteurs qui amenaient les nouveaux trams PCC, ceux-ci furent déchargés au terminus de la ligne 20 à Melle, et remorqués par d'autres trams sur les voies jusqu'au dépôt. Les voitures PCC n'ont jamais fait service sur la ligne 20 même.

Vers 1964 les voitures de la série 316-330 reprirent le service sur la ligne 20 parce qu'elles étaient capables de trainer des remorques. Cette situation dura jusqu'à ce que ces voitures furent démolies, vers 1973. On les remplaça par celles de la série 331 - 361.

L.BOSSCHAART.

THE VICINAL TRAMWAYS SOUTH OF ANTWERPEN.

A bit of life, a bit of history.

After the war the network had to be repaired as soon as possible. Broken up routes opened again, the first being the Mechelen to Heist op den Berg route on August 31 1919. A few of sections of this route however opened before that date in August. The last route to be reinstated was Rumst-Lier on September 30 1921. After a law of October 11 1919 opened the way for lessees to break their lease with the NMVB, this company was forced to take their routes in own hands, which was very difficult, considering the post-war situation. Primary came the reconstruction of routes and the search for lost rolling stock. Material prices rose rapidly, the transport income didn't.

On top of this tramroutes had to cope with the competition by private busowners, who took away a lot of passengers, due to their frequent services.

This situation lasted until 1940. In order to change this, the NMVB decided to electrify their routes with heavy traffic, and to work the others with petrol trams. So in 1930 the decision was taken to construct an electric route from Boom to Antwerpen, via Aartselaar, where it should connect with the existing steam route.

The vicinal routes south of Antwerpen were important, speaking of their goods traffic, for the transportation of bricks.

This industry was particularly heavy in the Boom area and famous throughout the world. On both sides of the Boom-Rumst road goods wagons were loaded with bricks, then hauled until the closure of the system by steam locomotives, they were taken to Rumst. There they were shipped to Reet or to Mechelen-Nekkerspoel, in order to be transhipped into railway wagons.

In 1948, 13656 wagons loaded with bricks were sent, 8681 were transhipped at Reet, 2086 at Mechelen-Nekkerspoel, while 2889 reached their destination on NMVB tracks.

ROUTE 20 IN GENT CLOSES.

In 1912 the Gent tramway network was extended with a route Arsenaal to Melle, a distance of more than 4 km.

To work this route the ETG, the tramway company of that time, bought six new two-axle cars, numbered 175-180.

The route number became 10 from 1912 until the early thirties.

Then the ETG became the permission from the NMVB to run a route between St Pietersstation and Muidebrug, partially on NMVB tracks. This route got number 10, so the Melle route changed to 20, being an extension of route 2.

The passing-loops on this single-track route, being at the ends and in the middle of the line, were then in the centre of the road.

When enlarging the road in the early fifties, the track were moved to the side of the road.

Until 1965 rush-hour services were worked with two trailers between St Pietersstation and Melle. Later on this was reduced to one, and when the trailers got out of service an extra motor tram took over, immediately following his predecessor. On the passing-loop in the middle of the line, then both waited for the incoming car. Car 321 towed the last trailer, number 72, on their entire route on June 26 1972.

Note that with the rebuilding of the two-axle cars 175-180 into three-axle ones they received the numbers 388-393.

In the mid fifties trams 182, 202 and 206 came in service on this route. They had stronger motors, a pantograph, but were never rebuilt to three-axle cars. Earlier, cars out of the 316-330 series had done tests with a pantograph on this route.

Cars 182, 202 and 206 remained in service until the early sixties, then they became shunting cars in the dépôt. The 206 was the last to be scrapped in 1965.

In 1964 cars of the series 316-330 came in service on this route, considering their ability to pull a trailer. When they were scrapped, early 1973, cars from the 331-361 series took over.

When in 1971 it was not possible to reach the dépôt with the road-trailers carrying the new PCC-cars, these new trams were put on the route 20 tracks at Melle, and pulled by tram to the dépôt. In fact no PCC-car ever was in service on route 20.

F. Geens.

DIE KLEINBAHNEN IM RAUME SÜDLICH VON ANTWERPEN.

Aus dem Leben und aus der Geschichte.

Nach dem Krieg musste das Netz so schnell wie möglich wieder hergerichtet werden. Von den Linien, die während des Krieges demontiert waren, wurde die erste am 31.8.1919 zwischen

Mechelen und Heist op den Berg wieder in Betrieb genommen, nachdem im Laufe des Monats August 1919 schon einige Abschnitte dieser Linie befahrbar gemacht waren. Die letzte Linie Rumst-Lier wurde am 30.9.1921 wieder in Dienst gestellt. Zahlreiche Pächter gaben ihren Kontrakt mit der NMVB auf, nachdem sie hierzu durch das Gesetz vom 11. Okt. 1919 die Möglichkeit erhalten hatten. Die NMVB musste daher selbst die Linien betreiben, was nach den Kriegszerstörungen nicht einfach war. Man ging zuerst daran, die Strecken wieder aufzubauen und die überall verstreuten Wagen wieder ausfindig zu machen. Da auch die Preisen gewaltig gestiegen waren, während die Tarife dieser Tendenz nicht folgen konnten, war die Lage noch bedrohlicher. Auch kam noch hinzu, dass die privaten Bus-Dienste den Verkehr vieler Linien entzogen.

Dies dauerte bis 1940. Um die Situation zu verbessern, hatte die NMVB drastische Massnahmen getroffen, wie z.B. Elektrifizierung der am stärksten befahrenen Linien, während die anderen Linien mit Diesel-Triebwagen ausgerüstet wurden.

1930 wurde auch der Beschluss gefasst, eine elektrische Linie von Boom nach Antwerpen über die Hauptstrasse anzulegen, die in Aartselaar an die Bereits bestehende Dampflinie anschliessen sollte.

Die Linien im Gebiet südlich von Antwerpen hatten sehr viele Backsteine zu transportieren. Die Backstein-Industrie war im Gebiet von Boom sehr gross geworden und Lieferungen erfolgten bis weit über die Grenzen hinaus. Entlang der Strasse Boom-Rumst wurden Wagen mit Backsteinen beladen und nach Rumst gefahren, von wo es nach Reet oder Mechelen-Nekkerspoel weiter ging.

Dort wurden die Backsteine dann auf Güterwagen der Hauptbahn geladen. 1948 wurden noch 13656 Wagen beladen, von denen 8681 in Reet umgeladen wurden. 2086 wurden in Mechelen-Nekkerspoel umgeladen und 2889 erreichten ihren Bestimmung über das NMVB-Netz.

J. Cohn.

DIE GENTER LINIE 20 VERSCHWINDET

1912 wurde das Genter Strassenbahn-Netz mit einer Linie vom Arsenal nach Melle vergrössert. Die Linie war 4 Km. lang und die Genter Strassenbahngesellschaft (T.E.G.) beschaffte hierfür die 6 Zweiachser 175 - 180.

Liniennummer war 10 von 1912 bis in die dreissiger Jahre. Zu dieser Zeit erhielt die TEG von der NMVB die Genehmigung, eine neue Linie zwischen dem St. Pietersbahnhof und Muidebrug einzurichten, und zwar teilweise über NMVB-Gleise. Diese neue Strecke erhielt die Liniennummer 10, und die nach Melle wurde in 20 umgenummert, in Anlehnung und gewissermassen als Verlängerung der Linie 2.

Die Linie war eingleisig und hatte 3 Ausweichen, am Anfang, in der Mitte und am Ende der Linie. Diese Ausweichen befanden sich ursprünglich auf der Fahrbahn und wurden erst zu Beginn der fünfziger Jahre in Seitenlage verlegt.

Bis ca. 1965 wurde zur HVZ mit zwei Beiwagen gefahren, und zwar vom St. Pietersbahnhof durchgehend bis Melle. Später wurde dies auf einen Beiwagen begrenzt, und als die Beiwagen verschrottet wurden, fuhren zur HVZ 2 Triebwagen hintereinander. Auf der mittleren Ausweiche warteten diese 2 Fahrzeuge dann den Triebwagen der Gegenrichtung ab.

Am 26.6.72 zog Triebwagen 321 den letzten Beiwagen (72) über die Strecke.

Als die *Zweiachser 175-180* zu *Dreiachsern* umbegaut wurden, erhielten sie die Nummern 388 - 393. In den fünfziger Jahren wurden die *Zweiachser 182, 202 und 206* auf der Linie 20 eingesetzt. Sie hatten stärkere Motoren und einen Scherenstromabnehmer, sind aber immer *Zweiachser* geblieben. Vorher schon hatten *Triebwagen* aus der Serie 316-330, ebenfalls mit einen Scherenstromabnehmer, auf der Linie 20 gefahren. Die *Wagen 182, 202 und 206* blieben bis zu Beginn der sechziger Jahre im Einsatz. Danach wurden sie noch als *Rangierwagen* im Depot verwandt. Als letzter wurde der 206 im Jahre 1965 verschrottet.

Als 1971 das Depot mit den *Sattelschleppern*, die die neuen *PCC* *Triebwagen* nach *Gent* brachten, nicht erreichbar war, wurden diese neuen *Wagen* an der Endstation der Linie 20 in *Melle* abgeladen und dann auf dem Gleis zum Depot gebracht. Die *PCC-Wagen* wurden jedoch niemals auf der Linie 20 eingesetzt. 1964 kamen die *Triebwagen* der Serie 316 - 330, die *Beiwagen* mitführen konnten, erneut auf der Linie 20 zum Einsatz. Sie wurden dann Anfang 1973 verschrottet und als Ersatz erhielt die Linie 20 einige *Triebwagen* aus der Serie 331 - 361.

J. Cohn.

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.



Uit de Metropool - MIVA :

De eerste autoloze zondag in België viel op 18 november '73. Juist op deze merkwaardige dag reden in de avonduren twee trams op elkaar in PCC 2125 van lijn 8 werd op het kruispunt Belgiëlei - Lange Leemstraat in volle vaart in de flank gegrepen door PCC 2067 van lijn 2. Er waren verschillende ernstig gewonden die naar ziekenhuizen in de stad werden overgebracht. De schade was naar verhouding ! De 2067 is er het ergst aan toe, omdat die aanreed. De 2125 is ondertussen ver hersteld, en werd meteen van een Scharfenberg-koppeling voorzien.

Op de eerste huwelijks tram die in Antwerpen reed op 24 feb. 1973, is er een tweede gevolgd. De 4408 bracht op 8 dec. 1973 een jong paartje naar het Gemeentehuis in Deurne, samen met de genodigden. Het rijtuig was gans bezet. Er werd vertrokken aan de Muggenberglaan in Deurne, en via de lus

van de Stenenbrug werd op lijn 10 gereden. De 4408 stond een uur opzij aan de terminus van Deerne, lijn 10. Na de plechtigheid op het Gemeentehuis werd langs dezelfde weg teruggereden. Helaas, de foto's die wij maakten van dit gebeuren zijn door een technisch defect verloren gegaan. Met een kus beloofde de Bruid dat ze beiden lid willen worden van onze Vereniging.

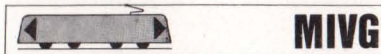
- Op het Groenplein is gestart met het heraanleggen van de sporen. Einde maart wil men gereed zijn en zullen lijnen 7 en 8 terugkomen in het stadscentrum.

- Met de pré-metrowerken in de Pelikaanstraat, Simonsstraat en Merkatorstraat is gestart op 7 jan. 1974, nadat reeds vroeger voorbereidende werken werden uitgevoerd. Er worden twee stations gebouwd, nl. het station Diamant onder het kruispunt De Keyserlei - Pelikaanstraat, en het station Plantijn onder het kruispunt Plantijn en Moretuslaan - Simonsstraat, Merkatorstraat. De tunnel zal uitmonden op de Belgiëlei voor lijnen 2 en 15, en in de Merkatorstraat voor lijn 11.

- Motorwagen 5115 van de MIVA werd omgebouwd tot slijpwagen. Hij draagt nu het nummer 8823 en is in felgele kleur met zwarte schrikstrepen verschenen. Twee pantografen voorzien het rijtuig van stroom, één voor rijstroom en de tweede voor krachtenenergie. Deze eenrichtingswagen heeft nu terug twee stuurstanden, met een deur rechts-voor. Hij verscheen de eerste maal op de straat op ma 17 sept. 1973.

- Half oktober '73 werden de sporen van lijn 10 bij het binnenrijden van Deurne in een betonnen bed verankerd, naar het voorbeeld van de Turnhoutsebaan en elders. Begin november was dit werk klaar.

- Op 28 nov. '73 reed emr 6403 op lijn 12 en op 3 dec. '73 was emr 4425 in dienst op lijn 15 ; beide zijn kopbordwagens !



Uit de Arteveldestad - MIVG :

Lijn 10 is sedert 1 oktober '73 aan spoorvernieuwing toe op de eigen baan van de Blaisantvest en verder naar het Rabot toe.

- Tijdens de eerste helft van oktober is de laatste oude schakelaar van het Gentse net vervangen.

- Het controleurshuisje bij het St Pietersstation werd op 8 okt. '73 weggenomen en door een nieuw vervangen, dat op 11 okt. in dienst genomen is.

- Op 18 okt. '73 werd een nieuwe reeks rijtuigen samengesteld die lijn 20 moesten bedienen. Dat waren : 331, 335, 343, 354, 358 en 361. De 343 verloor daarbij zijn pantograaf en kreeg terug zijn klassieke sleepbeugel.

- In oktober verscheen een plan op zakformaat van het MIVG net. Het is gans uitgewerkt naar Brussels model.

- Uit verschillende bronnen vernamen wij dat de plannen voor een stadssnelweg en een S baan in het Gentse werden begraven. De Leiebedding zou aldus geheel ter beschikking komen van de pré-metro, zij het dan dat het wateroppervlak overal moet bewaard worden.

- De proefnemingen met het nieuwe sleepstuk op de panto van PCC 05 schijnen voldoening gegeven te hebben, zodat ook de andere rijtuigen ervan voorzien zullen worden.

- Op 6 nov. '73 nam emr 343 op lijn 20 een bestelwagen voor zijn rekening. De panto werd gegrepen toen hij de tram voorbij reed, en dan over het spoor een zijstraat indraaide.

De tram was niet beschadigd, maar de auto bracht het er niet mooi vanaf. Wellicht is dit het laatste ongeval met lijn 20 als tram, dat wij zullen moeten melden.



Uit de Hoofdstad - MIVB :

Op 12 juli '73 had emr 4040 een aanrijding met bus 8112, op het kruispunt Fonsnylaan - Koningslaan. De bus werd afgevoerd.

- Sedert de tariefsverhoging op 1 aug. '73, is het overstaptarief in Brussel afgeschaft, en vervangen door een transitokaartje. De prijs van de MTB abonnementen is nu 125 fr, 500 en 5500 fr, resp. per week, maand en per jaar. Dat houdt in dat men voor minder dan 10 fr. per dag een gans jaar kan rijden op alle treinen, trams en bussen in de agglomeratie. Om Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik groen te doen lachen !

- De trambriefjes die tot op heden per lijn of per lijngroep werden uitgegeven, worden nu vervangen door een enkel type, in gebruik op alle lijnen. Er staat enkel DIRECT op gedrukt. De rode en blauwe druk bleef evenwel bewaard. De bestaande ticketten worden echter gebruikt tot de uitputting.

- Alle rijtuigen GPCC van de reeks 7800 werden aan de B post voorzien van een metalen afsluitkap, die de bedieningsknoppen tegen onbevoegde handen beschermt.

- Sedert 30 aug. '73 is de halte van de Beurs in beide richtingen meer noordwaarts verplaatst. Ze bevinden zich nu ter hoogte van het vergaderlokaal van de Amurra in Brussel.

- Zwartrijders worden, indien ze betrapt worden, zonder genade met 300 fr. beboet, bij K.B. van 20 juli 1973.

- Automatische treinbesturing zal de eerste tien jaar niet worden toegepast in de Brusselse Metro. De studies die daaromtrent werden gemaakt hebben een gevoelige vertraging veroorzaakt in de constructie van de metrotreinen.

De eerste treinen worden in het voorjaar in Oudergem verwacht.

- Op zaterdag en zondag rijden GPCC 7500 op lijnen 52 en 55, en 7000 op lijnen 93 en 94. Ook lijn 58 krijgt wel eens GPCC.

- Lijn 16 in Brussel blijkt een moeilijk te vergeten lijn te zijn. Op 14 oktober '73 werden twee gekombineerde diensten ingelegd 32/18, tussen Bosvoorde en de Heizel. Dat bleek gewenst om de toevloed te verwerken van de wedrennen in Bosvoorde en het Voedingssalon op de Heizel. De trams reden als lijn 32 tot het Louizaplein. Daar werd de film op lijn 18 gedraaid, en naar de Heizel gereden.

- De uitbreiding van de Brusselse ondergrondse maken enkele omleggingen noodzakelijk, die voor begin 1974 worden voorzien.

Zuid : omlegging van de lijnen 52, 55, 58, 62 en 81 tussen het Anneessensplein en de inrit Poincarélaan van lijn 101, langs de Artesiëstraat. Daarenboven zal op enkele weekeinden alle verkeer geschorst worden in de tunnels onder het Grondwetplein, waar dan moet gereden worden langs de Ruslandstraat en het bovengronds traject van lijn 15.

Noord : De Esplanade voor het Noordstation wordt binnenkort gesloopt voor tunnelwerken. De trams zullen dan beneden in de Vooruitgangstraat rijden, om voorbij het station aan te sluiten op de bestaande sporen van lijn 81 die gevolgd wordt tot aan de Koninginnelaan. Onder de eerste brug zullen sporen worden gelegd, die op deze van de Koninginnelaan zullen aansluiten, richting Liedtsplein. Alle Brabantstraatlijnen zullen zo het Liedtsplein bereiken, en dan verder hun weg volgen zoals vroeger. Lijn 62 zal lijn 94 volgen langs de Paleizenstraat, Ste Mariakerk en Koningsstraat tot aan de Dwarsstraat, waar een wissel komt, op de plaats waar nu een kruising ligt.

NMVB -

NIEUWS VOLGT IN TP. 70 .

