

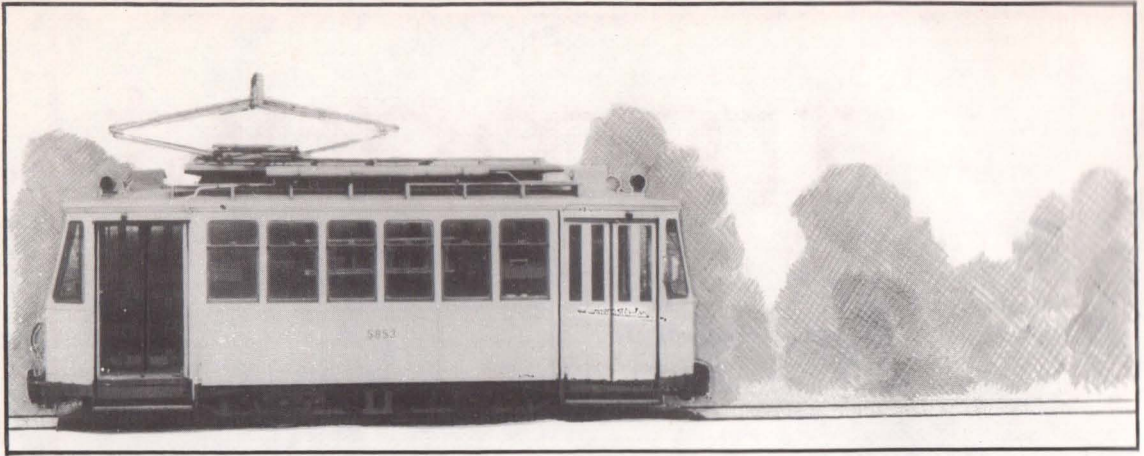
Motorwagen 10300 op lijn 82, op een spoorwegbrug te Chapelle lez Herlaimont, omstreeks 1960. Archief Eigen Baan.

# trampost

NR. 70 - 71

FEBR.-APRIL 1974





## REDAKTIEF

Met het aanbieden van dit nummer, geachte lezer, stellen wij u het eerste nummer voor van de jaargang 1974, dat meteen een dubbel nummer is. Wij houden niet van dubbelnummers, maar als de inhoud de moeite loont, geloven wij wel dat bepaalde redenen een dubbelnummer rechtvaardigen.

Een bepaalde reden is dan, dat wij beslist wensen ons van de opgelopen vertraging te ontdoen. Wij hebben redenen om aan te nemen dat wij daar nu zowat in geslaagd zijn. De tekst van ons volgend nummer is vrijwel gereed, en zal waarschijnlijk bij de drukker zijn op het ogenblik dat u deze regels leest. Wij werken onverpoosd verder om een reserve aan tekst te krijgen, wat echter niet eenvoudig is. Vele mensen zouden graag helpen, maar beschikken niet over voldoende dokumentatie. Wij zijn in ieder geval diegenen dankbaar die ons op de hoogte houden van wat er gebeurt, want uiteindelijk kunnen wij ook niet overal zijn.

Wij hernieuwen onze oproep van vroeger: indien u interessante foto's bezit van gebeurtenissen, zendt ze ons dan met een kleine verklaring over de feiten. Wij zullen ze graag publiceren.

Het lijkt ons nodig nogmaals beroep te doen op uw daadwerkelijke hulp in verband met de verspreiding van ons tijdschrift. De helft van de oplage blijft voorlopig in de kast liggen, en dat is beslist te veel. Er is om de twee maanden een investering die onproductief is op korte termijn, en wij hebben de centen nodig. Het is mogelijk voor u allemaal, één nieuw lid of abonné aan te brengen, en dan is dat probleem meteen van de baan. Indien u echt niemand kent die rechtstreeks aan ons blad geïnteresseerd is, dan kunt u toch beroep doen op vrienden en kennissen die voor 150 fr. per jaar onze vereniging daadwerkelijk kunnen helpen.

Het heeft geen zin te redetwisten over moeilijkheden zolang men niet bereid is ze te helpen oplossen. Doe eens een inspanning en breng één nieuwe abonné of een nieuw lid aan. Het kan, en we zijn er van overtuigd dat we echt niet te veel vragen.

De officiële opening van het museum is dit jaar naar een latere datum verschoven. Wij hadden de bedoeling een rondrit per trein te organiseren, maar de NMBS kon wegens uit te voeren werken niet ingaan op ons verzoek. Deze werken zijn ondertussen gereedgekomen, maar de spreiding van onze activiteiten, samen met de examenperiode en de nakende vakanties noodzaakten ons dit opzet te verplaatsen naar september. U ontvangt tijdig de nodige richtlijnen, maar we kunnen u al wel vertellen, dat het geen goedkope zaak wordt. Daarom houden wij eraan u nu al te verwittigen; en vragen wij u talrijk deel te nemen aan deze rondrit, die met spoorauto's zal doorgaan. Wij onderzoeken hoe we dat zo goedkoop mogelijk kunnen redden.

Ondertussen rekenen wij er op dat u voor die tijd al een bezoek zult brengen aan het Trammuseum te Schepdaal.

#### 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.

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

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

#### ILLUSTRATIE & GRAFISCHE VORMGEVING: WILLEM GIELIS

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

#### INHOUD:

- De buurtspoorwegen ten zuiden van Antwerpen **IV**
- Gent: afscheid van lijn 20
- Een nieuwe toekomst voor de tram in Charleroi
- Nieuws uit de bedrijven

### BOEKBESPREKING

Bij de uitgeverij "De Alk" te Alkmaar verscheen een fraai boekje over de "stoomtram", speciaal dan de Nederlandse stoomtram. De auteur, W.J.M. Leideritz, heeft zijn sporen al verdiend op dat gebied, en de aangename, vlotte stijl waarin het werk verscheen, maakten ons het lezen ervan tot een genot. Het formaat, 13 bij 18 cm, is handig en laat toe het werkje mee te nemen voor lektuur in de trein, bv.

Tal van wetenswaardigheden helpen mede de stemming te bepalen van een tijd die voor velen van ons onbekend is.

Het historisch overzicht aan het einde van het boek is vooral interessant voor niet-Nederlanders, die er toch wat meer willen van weten. En de prijs? Nou ja, om die 5,50 gulden moet je het echt niet laten: twee weken krant kost u ook zoveel.

In degelijke boekwinkels is het werkje te vinden, maar u kunt ook bestellen door 5,50 Hfl. over te schrijven op postrekening 508609 van Uitgeverij "De Alk", Rozenstraat 22, NL- Alkmaar.

Voor wie zijn kennis van de Nederlandse Spoorwegen wil verrijken, bevelen wij het tweede deeltje aan van de reeks "Spoorwegen in Nederland" van de hand van N.J. Van Wijck-Jurriaanse, en uitgegeven bij WYT, Pieter de Hoochweg 111, NL- 3006 - Rotterdam. Deze bij uitstek spoorwegkenner leidt ons terug naar de "grote" tijden van de spoorwegen. De Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij was dan wel niet de grootste uitbatende spoorwegmaatschappij in Nederland, maar zij had toch een voorname rol te spelen, met name op de lijn Utrecht - Zwolle - Kampen, die ook vandaag nog een belangrijke schakel is in het spoorwegverkeer in Nederland. Buiten deze lijn werden nog andere, lokale, lijnen door haar bediend. De gebeurtenissen in de loop der jaren, bepalend voor het wel en wee van de Maatschappij draaien als een revue aan de lezer voorbij. Hij wordt meegesleept over dienstregelingen en materieeloverzichten, geschiedkundige feiten en wetenswaardigheden, over 55 jaar, naar de opname van de NCS in de SS (Staatspoorwegen) in 1919. Zeer goede foto's illustreren het werk, dat wij elke spoorwegliefhebber ten zeerste aanbevelen. Prijs: 9,50 H.fl. Te bestellen op hogerstaand adres, door overmaking van het verschuldigde bedrag op postrekening 58458, WYT - NL - 3006 - Rotterdam.

## DE BUURTSPORWEGEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

### Een stukje leven, een stukje geschiedenis

#### DE ELEKTRIFICERING VAN DE LIJNEN

Na enkele jaren succesvol met elektrische trams gereden te hebben op het Antwerpse stadsnet, was er voor de reiziger geen twijfel meer dat alle diensten nu maar zo moesten worden uitgebaat. De NMVB van haar kant had elders in het land voldoende troeven in handen om ook zeer snel in Antwerpen met deze traktievorm te starten, maar het stadsbestuur was niet erg toeschietelijk, en het zal nog tot 1908 duren voor de eerste NMVB lijn in Antwerpen elektrisch zal rijden. Op 21 juni van dat jaar is het echter zo ver en rijden de eerste elektrische Buurtspoorwegen in de Metropool, tussen de Oude Barreel en Schotenhof. Twee maand later, namelijk op 22 augustus 1908, wordt de lijn verlengd tot de IJskelder, om op 9 september 1908 de Paardenmarkt te Antwerpen te bereiken. Dat was het begin.

Bestendig werden meerdere lijnen onder stroom gebracht, maar ook hier trad de eerste wereldoorlog als spelbreker op. De toestand stagneerde volkomen. Pas in 1926 werd een nieuw stuk lijn onder spanning gebracht, nl. van Antwerpen-Zurenborg naar Wommelgem-station. Anderzijds besliste de NMVB op 7 januari 1919 al haar lijnen op spoorbreedte van 1 meter te brengen in het Antwerpse, waar tot dan 1,067 meter was toegepast. Tijdens de twintiger jaren werd dit opzet geleidelijk ten uitvoer gebracht. Een gevolg daarvan was, dat de rechtstreekse diensten met het Nederlandse net niet meer bestonden. Aan de landsgrens moest overgestapt worden op gereedstaande Nederlandse trams of omgekeerd.

Zoals we reeds zagen was de mededinging van partikuliere autobusdiensten een harde klap, maar anderzijds was juist deze mededinging een stimulans om tot versnelde actie te komen. Het was wel duidelijk dat de lijnen ten zuiden van Antwerpen dringend aan verbetering van de technische uitrusting en opdrijving van de diensten toe waren. Alhoewel de elektrificering van de lijnen vorderde, zal het toch 1930 worden vooraleer de werken een aanvang nemen op de lijnen van het zuiden. Dat gebeurde tussen Rumst en Boom. In 1931 was de concessie bekomen tot het aanleggen van een lijn tussen Aartselaar en Boom (5,8 km) langs de rechtstreekse weg. Hierdoor zal dan tussen Boom en Antwerpen een rechtstreekse tramlijn ontstaan, die van het begin af met elektrische trams zal uitgebaat worden. Datzelfde jaar nog was het nieuwe spoor gereed.

In 1931 ook, werden onderstations opgericht te Rumst en Aartselaar.

De elektrificering zag er toen uit als volgt:

Het vak Rumst - Boom was gereed, en elektrische diensten waren er vanaf 11 december 1931. De lijn Antwerpen - Aartselaar - Boom was bijna voltooid, en vanaf 6 maart 1932 werden de diensten elektrisch gereden, tussen Rumst, Boom, Aartselaar en Antwerpen.

Hierbij moeten twee punten worden aangemerkt:

- 1- In Antwerpen bleef de terminus aan het zwembad Brederodestraat;
- 2- In Boom moest tijdelijk worden overgestapt aan de spoorwegovergang, omdat de NMBS nog geen toelating had verleend, haar lijn door de NMVB te laten kruisen.

De diensten op de lijn Aartselaar-Rumst via Reet, waren eveneens vanaf 6 maart 1932 elektrisch uitgerust. Op 2 oktober 1932 kwam Rumst - Mechelen aan de beurt, en tenslotte voltooide de lijn Rumst - Lier het geheel op 16 april 1933.

In Mechelen reden de elektrische trams niet meer langs de vestingen, maar door de Ste Katelijnestraat, Grote Markt, Bruul, Egmontstraat en Conciencestraat naar het station.



Lijn R, Aartselaar-Reet-Rumst-Mechelen, kort na de elektrificering, gezien in de richting Aartselaar-Dorp, vanuit Reet.

## LIJNVOERING

In tegenstelling met wat elders reeds vaak werd beweerd, waren de eerste elektrische buurtlijnen niet genummerd, maar droegen ze letters, en hadden ze hun eigen kleuren.

De lijn Antwerpen - Boom - Rumst: geel R geel; (de Antwerpse R)

Antwerpen - Aartselaar - Boom: rood B rood;

Aartselaar - Reet - Rumst - Mechelen: geel R geel (de Mechelse R)

Mechelen - Rumst: (R-doorstreept) geel R geel.

Deze lijn reed met het gewone koersbord van lijn R (Mechelen). Over de R was een rode metaalstaaf gehangen, die men terug kon wegnemen. De tekst bleef dus ongewijzigd. In principe moest een bijplaatje "Rumst" worden voorgezet, maar dat gebeurde meestal niet.

Rumst - Duffel - Lier was blauw D blauw.

Er bestond in die tijd zeker ook nog een lijn A, blauw-blauw.

Zij werd door één onzer leden persoonlijk van op afstand gezien op de brug van de Boomse Poort te Antwerpen. De tekst heeft hij echter niet kunnen lezen, maar we vermoeden sterk dat het een lijn was die reed tussen Antwerpen en Rumst, over Aartselaar en Reet. Zeker is dat het alléén in de spitsuren voorkwam. Klaarblijkelijk was er dus een verlengde dienst van de Mechelse R, die niet verder reed dan de vertakking van Aartselaar, waar hij aansluiting gaf met de trams van de lijnen R (van Antwerpen) en B.

De letterlijnen hebben bestaan van af de dag van hun elektrische uitbating tot bij de dienstverandering van september 1935.



Een stel koersborden uit de periode 1932-1935.

Tot dan toe hadden alle lijnen hun eindpunt in Antwerpen buiten de stadskern. Dé lijnen van het oosten eindigden in het NMVB-station van Zurenborg (of Borgerhout-Stenenbrug); die van het noorden eindigden op de Paardenmarkt, en die van het zuiden aan het zwembad Brederodestraat. Meerdere lijnletters bestonden meermaals. Zo waren er bv. drie lijnen B.

- 1- Antwerpen B Brasschaat;
- 2- Borgerhout B Broechem;
- 3- Antwerpen B Boom.

In april 1935 komt daar verandering in, omdat de buurtspoorwegen nu tot het stadscentrum zullen doordringen, en in vele gevallen een gemeenschappelijk eindpunt hebben. Dubbele lijnaanduidingen zijn nu ongewenst, en men besluit, in overeenstemming met de Antwerpse Tramwegen, de lijnen te nummeren. De T.A. zal de lijnen 1 - 39 kunnen benuttigen, terwijl vanaf 40 lijncijfers van de NMVB ontstaan.

De zuidelijke lijnen van de NMVB zullen dus vanaf november 1935 doordringen tot het stadscentrum, nl. naar het Komedieplein. Langs de Montignystraat, Brederodestraat, Amerikalei, Britselei, Nationale Bank, Leopoldstraat. De terugweg wordt genomen langs de Huidevettersstraat, Lange Gasthuisstraat, Mechels Plein, St. Jorispoort en Leopoldplein. Verder zoals de heenreis.

Het zal voor iedereen duidelijk zijn dat het doorrijden naar het centrum een belangrijke verbetering was, die door de mensen die dagelijks moesten overstappen met vreugde werd begroet.

Op tariefgebied was tussen beide maatschappijen een regeling getroffen, die de verliezen regelde, welke de stadsmaatschappij opliep, toen vele reizigers niet meer op de stadstram moesten overstappen. Voor het gemeenschappelijk bereiden gebied bestond er een afzonderlijk briefje, dat de schadeloosstelling toeliet.

De overeenkomst tussen beide maatschappijen werd definitief in 1937, en werd bij K.B. van 20 september 1939 bekrachtigd.

In september 1935 werden de letterlijnen ongenummerd als volgt:

Lijn B: rood 50 rood;

Lijn R: geel 52 geel;

Lijn D: blauw 53 blauw

Lijn R (Mechelen): geel 54 geel.

Hieruit zou logischerwijze moeten blijken dat lijn A nu blauw 51 blauw werd, maar daaromtrent is tot op heden geen enkel gegeven bekend. Wel is zeker dat nog tot in 1938 de blauwe plaat als derde van het stel, op de frams is blijven staan. Vermelden wij nog dat lijn 51 in geen enkele reisgids terug te vinden is, maar dat was ook niet het geval voor lijn A. Evenmin zijn de letterlijnen in hun geheel terug te vinden. Vele andere onjuistheden waren- en zijn- aan de orde van de dag. Vaak vinden we de vermelding Rumst NMBS terug, waar nooit een NMBS-station in Rumst heeft bestaan.

Het bovengenoemde lijnpatroon bleef ongewijzigd tot in september 1938. Toen traden volgende wijzigingen in:

Lijn 50 wordt 50 doorstreept, rood 50 rood;

Lijn 52 wordt geel 50 geel; en er komt tevens een andere lijn geel 52 geel, die nu gaat rijden tussen Antwerpen - Boom - Rumst - Mechelen. Lijn 54 wordt ingekort van Aartselaar over Reet naar Rumst. Op drukke uren echter kwam het wel een enkele maal voor dat de 54 toch nog naar Mechelen reed.

Lijn 53 blijft ongewijzigd.

Tot nu toe bestond elk stel koersborden uit drie lijnen, een rood (50), een geel (52) en een blauw (A of 51?). In 1938 bij het ontstaan van de nieuwe 52 verdwijnt het blauwe bord, en krijgen we een rood (50 doorstreept) en twee gele (50 en 52). Dat stel van koersborden kwam enkel voor op de vierassige rijtuigen. De tweeassige hadden slechts het bord van de lijn waarop ze dienst deden. Er bestonden ook wel rijtuigen die drie koersborden droegen, elk in een vaste glijbaan'geschoven. Die borden konden enkel in de stelplaats verzet worden omdat men daarvoor op het dak moest klimmen.

De gebruikte taal op de koersborden was eentalig nederlands op de lijnen R van Mechelen, en D, en later op allemaal. Tweetalig waren de lijnen (A) B en R van Antwerpen, met het nederlands links van de lijnletter. De franse tekst verdween bij het in gebruik nemen van lijnummers in 1935.

## DE DIENSTEN

Sedert 11 december 1931 was de lijn tussen Rumst en Boom elektrisch uitgebaat. Van de geringe diensten werd noodzakelijkerwijs afgestapt. De dienstregeling die hier in het begin werd toegepast, konden we niet terugvinden (tot 21 mei 1932).

Vanaf 1932 echter wordt er tussen Rumst en Boom om het uur gereden, zoals blijkt uit bijgaande tabel 274 van 1932. Op te merken valt dat de tram in Boom verlengd was van de Tuyaertsstraat naar de spoorwegovergang, waar aansluiting bestond met de tram naar Antwerpen. Tussen Rumst en Mechelen en Rumst en Lier bleef voorlopig de stoomtram nog rijden. De uurtabellen 268 en deze van de nog niet van een nummer voorziene lijn in de reisgids van Antwerpen naar Boom, geven een overzicht van de diensten op het ogenblik dat de elektrische traktie gedeeltelijk werd toegepast. In die optiek zijn ze zeer zeker belangrijk.

Uit deze tabellen blijkt duidelijk welke enorme verbetering er was gekomen. Hierbij niet uit het oog verliezen dat de terminus op dat ogenblik steeds aan het zwembad was in Antwerpen. Het is van belang het verkeerde begrip weg te denken dat bij het indienststellen van elektrische rijtuigen, de trams meteen doorreden naar het centrum, wat al te vaak beweerd wordt.

Tussen Antwerpen en Boom werd vanaf 1933 om de 20 minuten gereden, wat nogmaals een verbetering was. De dienst ving aan in Antwerpen om 6.40 u. in de week en om 7.40 u. op zondag. In Boom vertrok de eerste tram naar Antwerpen om 6.20 u. Van Aartselaar naar Mechelen over Reet en Rumst, werd om de tachtig minuten gereden. Er waren twaalf ritten per dag. De uren waren zodanig aangepast, dat iemand die uit Antwerpen naar een punt, verder dan Rumst moest, kon overstappen in Aartselaar of in Rumst. Van Lier naar Rumst en V.V. waren er in de zomer 1933 nog altijd maar drie afreizen per dag, volgens de reisgids. Dat zal wel niet juist zijn; want de lijn was toen al elektrisch uitgebaat.

1934 brengt dan de volle ontplooiing van de diensten.

Tussen Antwerpen en Boom rijdt er een tram om de 20 minuten en tussen Antwerpen en Rumst om de 40 minuten. Men krijgt aldus een opeenvolging van lijnen R-B-R-B. De tweede R op zijn beurt geeft dan weer aansluiting in Aartselaar en Rumst naar Mechelen, op de Mechelse R.

Als de R van Aartselaar naar Mechelen in Rumst vertrekt, wordt hij onmiddellijk gevolgd door een D naar Duffel en Lier, welke dienst nu eveneens om de 80 minuten rijdt.

Herhalen wij nogmaals dat de rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Mechelen over Boom, slechts in 1938 ontstaan is. De ritduur van Rumst naar Lier was 37 minuten, en het eerste vertrek om 6.10 u., het laatste om 19.50 u. Op zondag evenwel was er een extra drefs voorzien om 22.35 u. Deze tram vertrok in tegenstelling tot de anderen op de Vosberg in plaats van Rumst-station. De volgende vertrokken allemaal op de Grote Markt, met eerste drefs om 6.58 u. en de laatste om 20.38 u. Ook op zondag was er in de richting Duffel een extra tram om 21.58 u. tot de Vosberg. Vijf minuten na aankomst aldaar kwam de zondagtram uit Mechelen aan, waarop de reizigers voor Rumst overstapten. Vijf minuten later vertrok de D dan terug naar Lier (zie hoger).

274		Malines - Rumpst - Boom								274	
Lors de l'électrification complète consulter les affiches.											
K		6	12	16	20	26	32	38	44	50	
0	Malines (Station-B.) D.	6.10	8.5	10.41	12.5	14.15	17.0	19.20	21.45	—	
2	Neckerspoel .....	6.15	8.11	10.46	12.11	14.20	17.6	19.25	21.51	—	
3	Porte-Ste-Catherine	6.20	8.17	10.52	12.17	14.25	17.12	19.30	21.56	—	
5	Waelhemstraat.....	6.28	8.26	11.1	12.26	14.33	17.21	19.38	22.4	—	
7	Waelhem (Village)...	6.34	8.33	11.8	12.33	14.39	17.27	19.44	22.10	—	
8	Lazernij.....	6.37	8.37	11.12	12.37	14.42	17.31	19.47	22.13	—	
9	Ch. de Waerloos... A.	6.40	8.40	11.15	12.40	14.45	17.34	19.50	22.16	—	
11	Rumpst (Station)... A.	6.43	8.43	11.18	12.43	14.48	17.37	19.53	22.19	—	
12	Briqueteries..... D.	6.50	8.50	11.25	12.50	14.55	17.45	20.0	22.25	—	
13	Terhaegen.....	6.0	Puis départs : 6.10 + - 7.0 - 8.0 - 9.0 - 10.0 - 11.0 - 12.0 - 13.0 - 14.0 - 15.0 - 16.0 - 17.0 - 18.0 - 19.0 - 20.0 - 21.25.								
15	Boschstraat.....	6.8	Les trains entre Rumpst et Boom donnent correspondance aux trains électriques de la section Boom-Anvers.								
16	Boom (rue Tuyært) D.	6.11	Puis départs : en semaine : 7.25 - 8.30 - 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 - 15.30 - 16.25 - 17.25 - 18.25 - 19.25 - 20.30 - 22.0.								
17	Boom (Barrière) D.	6.30	Dimanches et jours fériés : 6.35 - 7.25 - 8.30 - 9.30 puis toutes les heures jusque 20.30, dernier départ 22.0.								
1	Boom (ch. d'Anvers) D.	6.33	Ces trains attendent l'arrivée des trains électriques de la section d'Anvers-Boom qui vont vers Anvers à l'h. ou à l'h. 55' jusqu'au départ de 20 h.; dernière correspondance départ de 21.30.								
2	Boom (rue Tuyært) A.	6.34	3	9	15	21	27	31 +	—	—	
3	Boschstraat.....	6.39	7.0	9.55	13.0	15.0	17.50	20.51	—	—	
4	Terhaegen.....	6.42	7.7	10.6	13.8	15.7	17.57	20.58	—	—	
5	Briqueteries..... A.	6.47	7.10	10.3	13.11	15.10	18.0	21.1	—	—	
6	Rumpst (Station)... D.	6.50	7.13	10.9	13.14	15.13	18.3	21.4	—	—	
8	Ch. de Waerloos... D.	5.5	7.18	10.13	13.18	15.18	18.6	21.7	—	—	
9	Lazernij.....	5.13	7.7	10.3	13.8	15.7	17.57	20.58	—	—	
10	Waelhem (Pont)...	5.16	7.10	10.6	13.11	15.10	18.0	21.1	—	—	
12	Waelhem (Village)...	5.19	7.13	10.9	13.14	15.13	18.3	21.4	—	—	
14	Porte-Ste-Catherine	5.23	7.18	10.13	13.18	15.18	18.6	21.7	—	—	
15	Neckerspoel.....	5.30	7.22	10.20	13.25	15.22	18.12	21.12	—	—	
16	Malines (St.-Et.) A.	5.38	7.30	10.28	13.33	15.30	18.20	21.20	—	—	
17	Malines (St.-Et.) A.	5.45	7.35	10.34	13.40	15.35	18.25	21.25	—	—	
		5.50	7.40	10.40	13.45	15.40	18.30	21.30	—	—	

Uurtabellen uit 1932. (RG 1932 gele bladen blz. 16, tab. 268 - eronder, en blz. 19 tabel 274)

268		Anvers - Rumpst - Lierre								268	
Service électrique entre Anvers-Aertselsaer-Rumpst.											
K				14	20	26	32	38	44	50	
0	Anvers (rue Bréderode) D.	—	7.35	8.0	10.80	12.0	14.0	15.80	18.55	20.0	
1	» (Kiel).....	5.55	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Heystraat.....	6.0	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Wilrijck (Berkevelden).....	6.5	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	Aertselsaer (Bifurcation).....	6.20	8.0	9.20	10.50	12.20	14.20	15.50	17.15	18.55	
8	» (Village).....	6.25	8.5	9.25	10.55	12.25	14.25	15.55	17.20	18.0	
10	» (Ch.St-Leonard).....	6.28	8.8	9.28	10.58	12.28	14.28	15.58	17.23	18.8	
11	Reeth (Station).....	6.31	8.11	9.31	11.1	12.31	14.31	16.1	17.26	18.8	
13	» (Village).....	6.36	8.16	9.36	11.8	12.36	14.36	16.8	17.31	18.11	
16	Rumpst (Station)..... A.	6.45	8.25	9.45	11.15	12.45	14.45	16.15	17.40	19.20	
21	Duffel (Station Etat)..... D.	7.1	—	—	—	—	—	17.4	17.48	—	
22	» (Stat. vicinale).....	7.20	—	—	—	—	—	18.7	—	—	
26	Lierre (Lachenen).....	7.29	—	—	—	—	—	17.36	18.16	—	
28	» (Porte de Malines) A.	7.42	—	—	—	—	—	17.48	18.28	—	
29	» (Station-Etat)..... A.	7.50	—	—	—	—	—	17.55	18.35	—	
								18.0			

K			14	20	26	32	38	44	50
0	Lierre (Station-Etat) D.	—	—	—	—	—	—	—	—
1	» (Porte de Malines) D.	—	8.5	—	—	—	—	—	—
3	» (Lachenen).....	—	8.13	—	—	—	—	—	—
7	Duffel (Station vicinale).....	—	8.26	—	—	—	—	—	—
8	» (Station Etat).....	—	8.35	—	—	—	—	—	—
13	Rumpst (Station)..... A.	5.0	7.1	8.30	10.11	11.31	13.1	15.1	16.20
18	Reeth (Village).....	5.10	7.10	8.40	10.10	11.40	13.10	15.10	16.30
19	» (Station).....	5.16	7.18	8.46	10.16	11.46	13.16	15.16	16.36
18	Aertselsaer (Ch.St-Leonard).....	5.20	7.19	8.49	10.19	11.49	13.19	15.19	16.38
21	» (Village).....	5.24	7.20	8.52	10.22	11.52	13.22	15.22	16.42
22	» (Bifurcation).....	5.30	7.27	8.57	10.27	11.57	13.27	15.27	16.47
25	Wilrijck (Berkevelden).....	5.40	—	—	—	—	—	—	—
26	Heystraat.....	5.45	—	—	—	—	—	—	—
28	Anvers (Kiel)..... A.	5.50	—	—	—	—	—	—	—
29	» (rue Bréderode) A.	—	7.50	9.20	10.50	12.20	13.50	15.50	17.10

● Dimanches et jours de fêtes avancé de 5 m.  
 ◆ " " " " retardé de 5 m.  
 ★ " " " " retardé de 10 m.

Anvers - Boom (Service électrique). 1932	
K	
0	Anvers (r. Bréderode) 6.35
1	» (Kiel) 6.40
3	Heystraat 6.44
4	Wilrijck (Berkevelden) 6.48
7	Aertselsaer (Bifurcation) 6.55
8	Reeth (Hof Damman) 7.0
9	Boom (Turnwijk) 7.3
10	» (Barrière) 7.6

Semaine : 6.55 - 7.15 - 7.35 - 7.55 - 8.30 - 9.0 - 9.30 - 10.0  
 10.30 - 11.0 - 11.30 - 12.0 - 12.30 - 13.0 - 18.30 - 14.0  
 14.30 - 15.0 - 15.30 - 15.55 - 16.15 - 16.35 - 16.55 - 17.15  
 17.35 - 17.55 - 18.15 - 18.35 - 18.55 - 19.30 - 20.0 - 20.30  
 21.0 - 21.30 - 22.25.

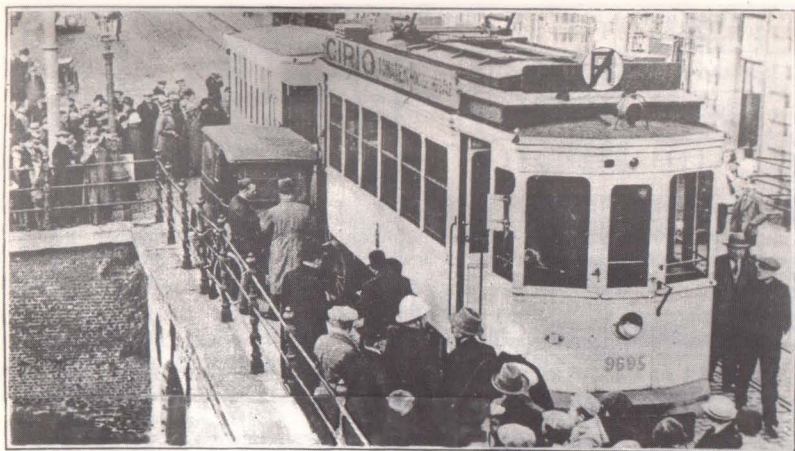
Dimanches et jours de fêtes : service toutes les 80 m.  
 de 7.30 à 21.30 derniers départs 22.25 et 0.15.

K									
0	Boom (Barrière) 5.50								
1	» (Turnwijk) 5.52								
1	Reeth (Hof Damman) 5.55								
3	Aertselsaer (Bifurcation) 6.0								
6	Wilrijck (Berkevelden) 6.7								
7	Heystraat 6.11								
9	Anvers (Kiel) 6.15								
10	» (rue Bréderode) 6.20								

Semaine : 6.20 - 6.40 - 7.0 - 7.20 - 7.40 - 8.0 - 8.20 - 8.50 -  
 9.20 - 9.50 - 10.20 - 10.50 - 11.20 - 11.50 - 12.20 - 12.50 -  
 13.20 - 13.50 - 14.20 - 14.50 - 15.20 - 15.50 - 16.20 - 16.40 -  
 17.0 - 17.20 - 17.40 - 18.0 - 18.20 - 18.40 - 18.20 - 19.50 -  
 20.20 - 20.50 - 21.50.

Dimanches et jours de fêtes - service toutes les 80 m.  
 de 6.50 à 20.50 derniers départs 21.50 et 23.0.

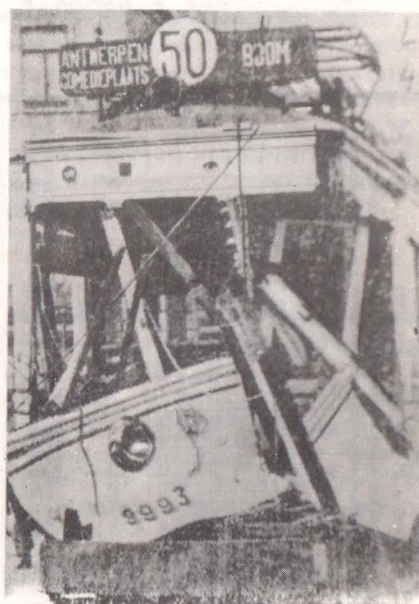


Op de Fontainebrug in Mechelen werd een auto "gevangen" tussen een tram van lijn R doorstreep, en de brugleuning. Dat gebeurde tussen 9. en 16 nov. 1934. Op de foto: rijtuig 9695 ( Seneffe ) met bijwagengereeks 8897 - 8904, Franco-Belge, even na het ongeval.  
foto Stad Antwerpen / archief E.B.

Een ongeval te Mechelen, voor de tekst zie foto. ▲



▲ De goederendiensten bleven met stoom rijden. Goederentram bij het binnenrijden van het station Rumst, aug. 1947. Foto Forbes-Engeland. Arch. E. Keutgens.



Motorwagen 9993 op lijn 50, na een botsing te Antwerpen in 1936. De lijnen waren reeds genummerd en verlengd tot het Komedieplein in Antwerpen. Krantenfoto. Eigen Baan. ▲

Wegens de wekelijkse marktdag in Lier op zaterdag, vertrokken de trams naar Rumst dan niet op de Grote Markt, maar aan de oude terminus van de Mechelse Straat. Op de marktdagen in Lier, reed lijn D en later de 53, met een groene of gele bijwagen van de stoomtram. Op andere dagen steeds met een losse motorwagen van de reeks 9695-9714 - Seneffe.

Het personeel was doorgaans niet erg gelukkig met die bijwagengereeks, en het was een steeds weerkerende vraag, bij de aankomst in Rumst: "Moeten we die bak nog meesleuren?"

Het overstappen van de ene tram op de andere aan de bareel in Boom, was in ieder geval opgeheven met ingang van de winterdienst in oktober 1933. De frekwentie blijft op alle lijnen dezelfde tot in 1938.



## HET MATERIEEL, TUSSEN 1931 - '32 en 1938

Voor de dienstuitvoering op de lijnen R-B en later 50 en 52, tussen Antwerpen, Boom, Rumst en Mechelen, had men de beschikking over de rijtuigen 9742-9746, 9754-9756 en 9759; 9784-9789; 9989-9994 en 9996; 9778 en de 10000 die allen vierassers waren.

Uiteraard waren het slechts een aantal van deze wagens die op genoemde lijnen in dienst waren, en waren ze niet allemaal tegelijk in Antwerpen vanaf 1932. De 9778 bv. is slechts in 1938 in Antwerpen aangekomen uit Bergen. De 9990-9994 waren daarentegen wel ter beschikking vanaf 1932; ze werden van de bijwagens 19132-19136 omgebouwd tot genoemde motorwagens. Lijn A werd ook met vierassige wagens bereden.

De lijnen R van Mechelen en D werden in die tijd bediend met de motorrijtuigen 9695-9714 (Seneffe) uiteraard niet alle twintig. Deze rijtuigen waren ook te zien op de lijn T van Mechelen, samen met enkele vierassers. Ze openden de dienst op de lijn Rumst - Boom. Daar reden ze zonder koersbord, maar ze droegen op de voorwand kleine, rechthoekige rode bordjes, waarop in het wit "Boom" of "Rumst" stond, naargelang de richting. Ze bleven deze dienst rijden tot de lijn naar Antwerpen werd uitgebaat zonder overstappen in Boom.

Oorspronkelijk reden alle rijtuigen los, omdat de frekwentie volstond om alle reizigers behoorlijk te vervoeren. Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat de elektrificatie een concurrentie tegenzet was aan de particuliere autobussen, waardoor snelheid en frekwentie van het grootste belang waren. Na enkele tijd kwamen op de drukke uren bijwagens in dienst. Tot het eerste effectief behoorden de rijtuigen 8897-8904, gebouwd bij Franco-Belge, en geleverd tussen 1914 en 1920 aan de groep Antwerpen. Veel later verhuisden de 8900 en de 8902-8904 naar Namen. Het restant van de vloot bleef nog tot na de tweede wereldoorlog in reservediens in Antwerpen. Het waren gesloten rijtuigen met open balkons en zeven ramen. Allen waren ze tweeassig. Ze geleken fel op de bekende kustrijtuigen, maar ze waren smaller: 2,20 m. tegen 2,26 m. voor de kust. Bijgaande foto uit het weekblad "De Stad Antwerpen" van 16 november 1934 toont ons het rijtuig 9695 met bijwagen uit de reeks 8897-8904, na een ongeval op de Fonteinebrug te Mechelen. Bij dit ongeval waren er twee gewonden.

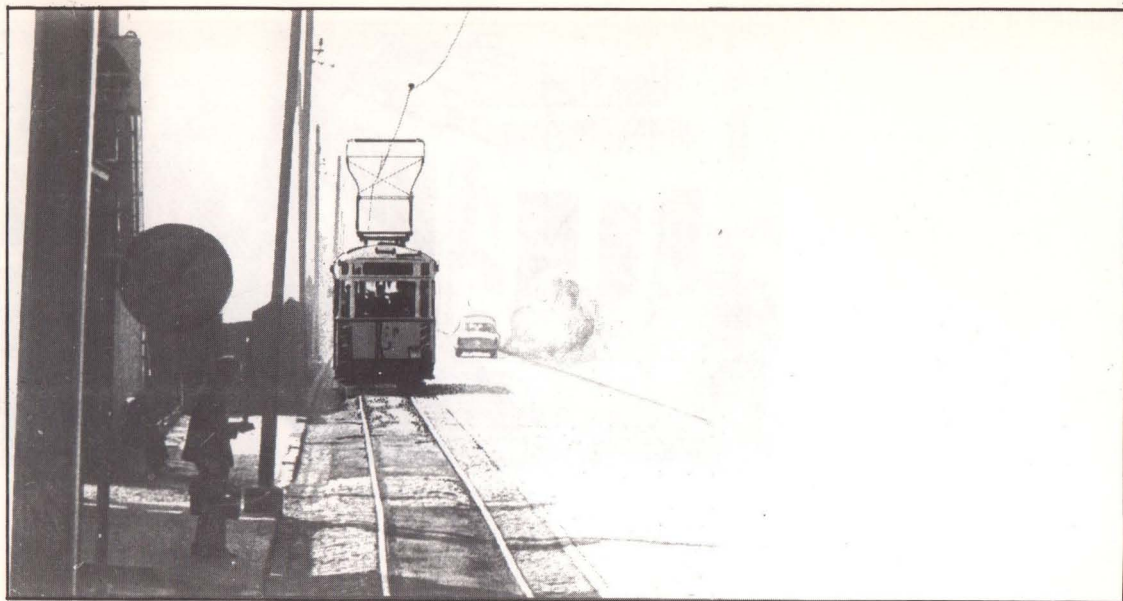
Volledigheidshalve dient nog vermeld dat de bijwagens 8897-8904 behoorden tot de reeks 8897-8919, waarvan de overige wagens reden in Verviers, Brugge en Brussel.

De motorwagens op de lijnen ten zuiden van Antwerpen zijn op deze lijnen steeds met pantoograaf uitgerust geweest. Het kwam wel meer voor dat een tram van de stadsdienst van Mechelen in herstelling naar Merksem moest, of daar materiaal moest ophalen of brengen. Op die manier kon men op de Frankrijklei wel eens een van Antwerpen en van Mechelen achtereen zien rijden. De stadsrijtuigen van Mechelen waren met sleepbeugel uitgerust, en het voorgaande toont aan dat op de buitenlijnen wel met sleepbeugel kon gereden worden.

Toen later de Senefferijtuigen in stadsdienst in Mechelen werden ingezet, bleven zij natuurlijk hun schaarbeugel houden.

Omstreeks 1934 heeft de Mechelse R gedurende ten minste één dag, de VC2 meegesleept tussen Rumst en Mechelen als kennismaking en ter propaganda van dit soort toerisme.

Antwerpen, april 1974  
Roger Bastaens.



## EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR DE TRAM IN CHARLEROI

Het vervoer van personen over kortere afstanden is in België, zoals trouwens in de meeste gevallen ook elders, aan plaatselijke vervoersmaatschappijen toevertrouwd. Deze maatschappijen zijn meestal gevestigd in de plaats waar zij opereren. In ons land hebben wij daarenboven de NMVB die het hele land bestrijkt.

Over de diensten die de vervoersmaatschappijen over het algemeen aan de reizigers verstrekken, zijn deze laatsten het vrijwel eens, dat ze niet meer beantwoorden aan de verlangens van de reiziger anno 1974.

Dat betekent allerminst dat de maatschappijen zelf daar elke schuld van dragen, integendeel. Het partikuliere autoverkeer over het algemeen verhindert elke behoorlijke dienstuitvoering, waardoor dan in grote mate het comfort bedreigd wordt. Vele reizigers zoeken naar een andere oplossing, en het reizigersaantal vermindert bestendig.

Kortom: de ene negatieve toestand wordt door de andere gevoed. Dat deze kromgetrokken toestanden niet in een handomdraai terug in goede banen kunnen worden geleid, staat buiten elke discussie. De bevoegde instanties zijn het er over eens dat er vèrgaande verbeteringen nodig zijn. Het probleem is niet nieuw, en van verschillende zijden wordt er aandacht aan besteed. Over de noodzaak van een verticale scheiding van het openbaar vervoer en het partikuliere verkeer, blijven discussies mogelijk, en er is eigenlijk maar één punt waarover alle partijen het eens zijn, en dat is, dat er iets moet gebeuren.

Jaren geleden al is ons Ministerie van Verkeerswezen begonnen met een studie van de mogelijke oplossingen in elk van de vijf grote Belgische Centra. Uiteindelijk is besloten deze centra van een behoorlijk spoornet voor plaatselijke verbindingen te voorzien. Dit spoornet wordt ondergronds aangelegd waar nodig, en op eigen vrije baan waar dat mogelijk is. De ondergrondse werken in Brussel, Antwerpen en Luik worden zodanig opgevat, dat te zijner tijd, mits geringe aanpassingen, de mogelijkheid bestaat met een minimum aan kosten, over te stappen op metro-uitbating. Daartoe worden overigens de perrons meteen op 90 meter gebracht, en krijgen de tunnels voldoende breedte voor ruimere rijtuigen.

In Brussel zijn de eerste tunnels reeds geruime tijd in dienst genomen door tramrijtuigen, en worden eerlang de eerste metrostellen verwacht om in 1975 in dienst te komen. Het is thans de bedoeling meer in het bijzonder de evolutie in Charleroi te belichten, in de eerstkomende jaren. Een korte terugblik in het verleden lijkt ons niet overbodig.

## HET OUDE STADSNET

Lang voordat in 1885 de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen ontstond, waren er al trammaatschappijen in Brussel, Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi en Verviers. Nog voor als negende NMVB lijn de verbinding tussen Charleroi en Mont-sur-Marchienne tot stand kwam met stoomtram, bestond er al een stoomtram in Charleroi, zodat het hier niet meer om een primeur ging. Het reeds bestaande stoomtramnet omvatte twee lijnen, nl. Charleroi-Sud - Gilly Quatre Bras en Charleroi - Montignies sur Sambre. Beide lijnen waren uitgebaat door de maatschappij "Tramway de Charleroi à Gilly-Montigny", en hadden een lengte van iets meer dan 7 km samen.

Deze maatschappij was ontstaan uit een nauwe samenwerking tussen de "S.A. Chemins de fer vicinaux Belges" en de R.E.L.S.E. Beide maatschappijen waren pachter van verschillende tramlijnen.

In 1903 nam de RELSE de stoomtrams van Charleroi over, en stichtte op 17 oktober van dat jaar de "Tramways Electriques du pays de Charleroi et Extensions" (TEPCE).

Uit de naam blijkt duidelijk dat het de bedoeling was het net te elektrificeren en uit te breiden.

Van 1904 tot 1923 baatte de tram van Charleroi eveneens de buurtspoorweglijnen van deze stad uit, in opdracht van de RELSE, die er de eigenlijke pachter van was.

In 1905 reden er elektrische trams op de lijnen naar Gilly 4 Bras en Montignies. Ze waren metersporig en de stroomafname geschiedde bij middel van trolleys.

### Uitbreidingen

Toen de elektrische trams in dienst werden genomen, is meteen de lijn naar Gilly-Quatre-Bras verlengd geworden tot Solleilmont. Een nieuwe lijn, Charleroi Ville - Haute-Couillet, kwam tot stand in 1911, terwijl ze in 1925-26 verlengd werd tot aan de spoorwegovergang te Chatelet. Eveneens in de tweede helft der twintiger jaren is de lijn van Solleilmont verlengd geworden tot Le Vieux Campinaire, en ontstond een nieuwe lijn: Charleroi-sud - Neuville. Een nieuwe uitbreiding ontstaat in 1929 bij het in dienst nemen van de lijn naar Lodelinsart. In 1934 wordt deze lijn verlengd tot Jumet-Houbois, en in 1938 nogmaals tot de Place Lorriaux in dezelfde gemeente.

Sedert 1929 mocht de TEPCE gebruik maken van de NMVB-lijn naar het station van Chatelineau, vanaf Gilly-Quatre-Bras.

In 1930 wordt de lijn van Le Vieux Campinaire nogmaals verlengd tot Fleurus, terwijl in 1931 de verlenging ontstaat tussen Montignies en de Place Wilson te Chatelineau. Het net bereikte tenslotte in 1933 zijn volle omvang met het tot stand brengen van de lijnverlenging van Couillet tot Loverval.

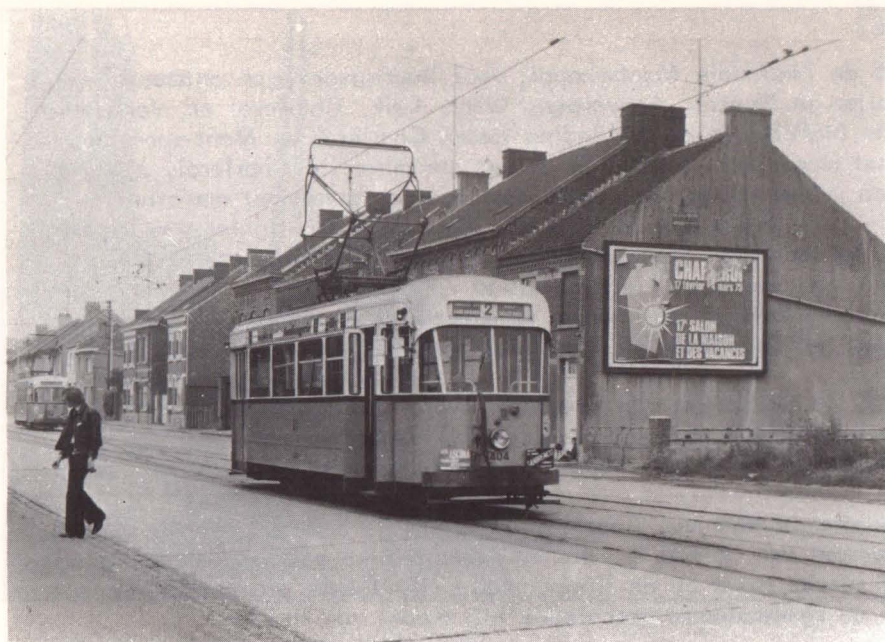
De stroomafname geschiedde tot 1930 door middel van trolleys. Dan wordt geleidelijk overgeschakeld naar de schaarbeugel. Ondertussen waren de lijnen ook genummerd en ontstonden lijnummers van 1 tot 11 en 15.

Verskillende lijnen waren slechts een verkorting van de andere. Lijn 1 was een verkorte lijn 2, die op haar beurt slechts een verkorte lijn 7 was. Nadien was de lijn 3 nogmaals een inkorting van lijn 1 (de tweede lijn 3).

Lijn 5 op haar beurt is slechts een verkorting van lijn 15. In feite is het net dus onder te brengen in de lijnen 4-6-7-8-9 en 15. Grotendeels gebeurde dat later ook door het afschaffen van de lijnen 1,3,10 en 11. Lijn 5 reed de ganse dag, terwijl lijn 2 in de laatste jaren slechts op de spitsuren reed, als versterking van lijn 7.

Tot einde 1972 reed dagelijks nog één dienst lijn 3 als versterking tussen de Place Ville-haute en Gilly. Lijn 1 reed nog vrijwel elke dag, zij het dan dat lang niet altijd de film 1 of 3 te zien was. Lijn 6 is in 1959 op bus omgeschakeld, terwijl lijn 4 volgde in mei 1969, lijnen 8 en 9 in het najaar 1972 en tenslotte volgde lijn 7 op 30 juni 1973.

Nu is sedert 1 april ook principieel lijn 2 verbust, maar bij gebrek aan bussen rijden dagelijks nog een drietal trams. Er resten dus nu nog enkel de lijnen 5 en 15, die einde juni 1974 zullen verdwijnen.



21 juni 1973. Motorwagen 404 STIC op lijn 2 aan de terminus Taillis-Prés. Eigen Baan.

Het gehele tramnet van de STIC zal er dus opzitten. Het Ministerie van Verkeerswezen bouwt echter verder aan de uitvoering van een nieuw lijnennet met tramrijtuigen, zodat de verbussing slechts een tijdelijk karakter krijgt. Verder in dit artikel vindt u daar meer over.

## DE NMVB IN CHARLEROI

De eerste aanwezigheid van de NMBV in Charleroi leidt ons terug naar 3 juni 1887, de dag dat drie stoomtramlijnen worden geopend, nl. Charleroi - Mont sur Marchienne; Charleroi - Lodelinsart en Charleroi - Montigny le Tilleul. Zoals elders ging het hier om een verwezenlijking waarmee veel mensen gelukkig waren, en waardoor de relatie stad - voorsteden een flinke stap vooruit werd gezet. Jaar na jaar groeiden de verbindingen tot uiteindelijk het fijnmazige net tot stand kwam dat tot één der dichtste van het ganse land gerekend kon worden. Reeds in 1885 werd een studie gemaakt tot het elektrificeren der bestaande lijnen, en een eerste aanbesteding tot het uitvoeren der werken dagtekent van 28 oktober 1896. De S.A. Electricité et Hydraulique van Charleroi, later ACEC, mocht de werken uitvoeren. Er werd toen gedacht aan een elektrisch net van 23 km, en daartoe voorzagen men 22 motorwagens (nrs 9052-9078) en 22 bijwagens. De uitvoering der werken verliep niet naar wens, en een nieuwe studie werd gemaakt omtrent het toe te passen systeem van stroomaan- en afvoer.

In 1898 was vrijwel al het nodige materieel ter plaatse, terwijl de elektriciteitsfabriek die de stroom zou leveren, bijna gereed was. De uitvoering kon nu beginnen, op voorwaarde dat men het eens geraakte over de toe te passen techniek. Het punt van onderzoek was nl. of men langsophanging of dwarsophanging van de rijdraad diende aan te wenden. Na ernstige discussie met de ministeriele diensten, werd uiteindelijk de laatste manier gekozen.

De toepassing van de elektrische tractie dateert van 28 maart 1901 op de lijn Charleroi - Mont sur Marchienne. terwijl de overige twee lijnen volgden in juni van dat jaar. Ondertussen was ook beslist de lijn naar Nalinnes eveneens onder stroom te brengen, wat meteen op dezelfde dag gebeurde tussen Charleroi en Marcinelle. In tegenstelling met wat voorzien was in 1896, had men de beschikking over 34 motorwagens (nrs 9052-9085) en 34 bijwagens. Het net breidde zich bestendig uit, terwijl steeds nieuw materieel werd ingezet, maar

het is nu niet de bedoeling daar hier op in te gaan, het zou ons te ver afleiden. Enkele jaren na de tweede wereldoorlog was ook hier het hoogtepunt bereikt en begon de terugloop met het verbussen van de eerste lijnen. Op dit ogenblik bestaan alleen nog maar de sterkste lijnen, en over hun toekomst is nog geen beslissing genomen, al zal zich in het brein van de bevoegde diensten zeer zeker al een denkpatroon hebben gevormd.

De mogelijkheden zullen ook hier zeker beïnvloed worden door de energiebevoorrading, en misschien is het nog te vroeg om te beslissen wat er hier precies gaat gebeuren.

### Waar staan we nu?

Zoals we zagen rijden er van de STIC nog maar twee tramlijnen, 5 en 15. Het buurtnet daarentegen is qua lijnummers en aslengte nog heel wat uitgebreider.

Vanuit Charleroi vertrekken nog tramlijnen naar Lodelinsart, Jumet, Gosselies, Courcelles, Souvret, Trazegnies, Fontaine l'Eveque, Marchienne au Pont, Mariemont, La Louvière, Bracquagnies, Maurage, Binche, Anderlues en Thuin. Al deze gemeenten worden bediend door één of meer van de volgende lijnen: 41, 43, 44, 45, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 78, 80, 82, 84, 85, 86, 90, 91, '92 en 93. Sommige van deze diensten rijden slechts éénmaal per dag. Er bestaan dus nog wel een groot aantal lijnummers die verschillende diensten onderhouden op een beperkt spoornet.

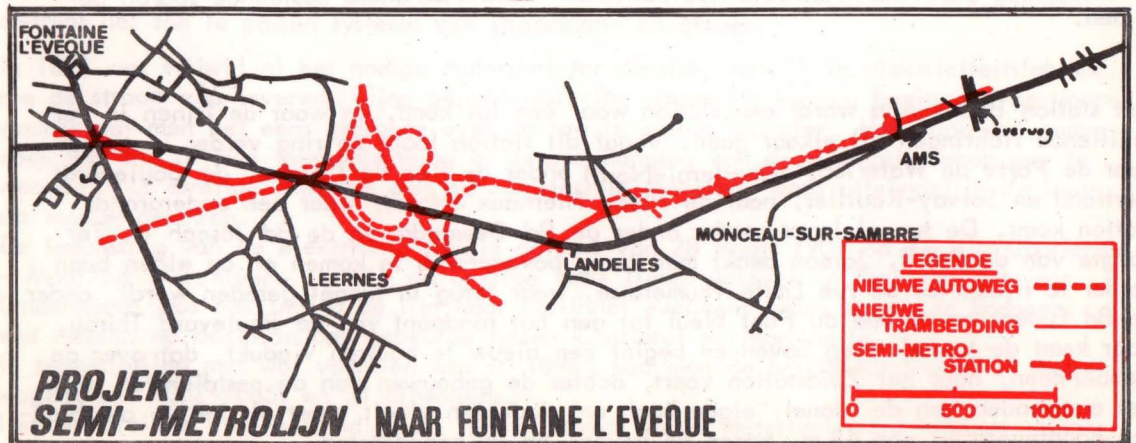
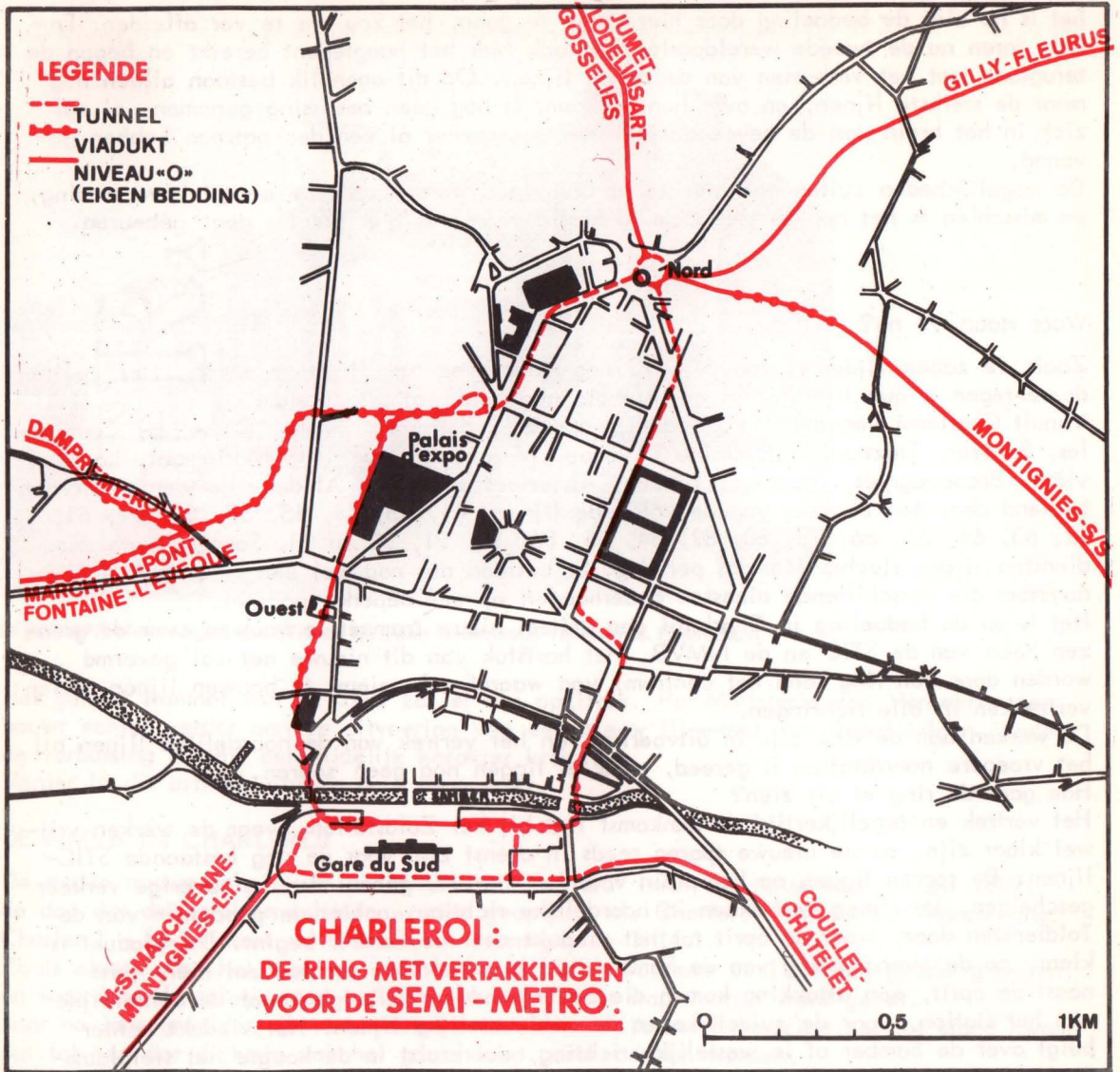
Het is nu de bedoeling in Charleroi een geheel nieuw tramnet te bouwen over de grenzen heen van de STIC en de NMVB. Het hartstuk van dit nieuwe net zal gevormd worden door een ring rond het centrum, van waaraf acht nieuwe te bouwen lijnen zullen vertrekken in alle richtingen.

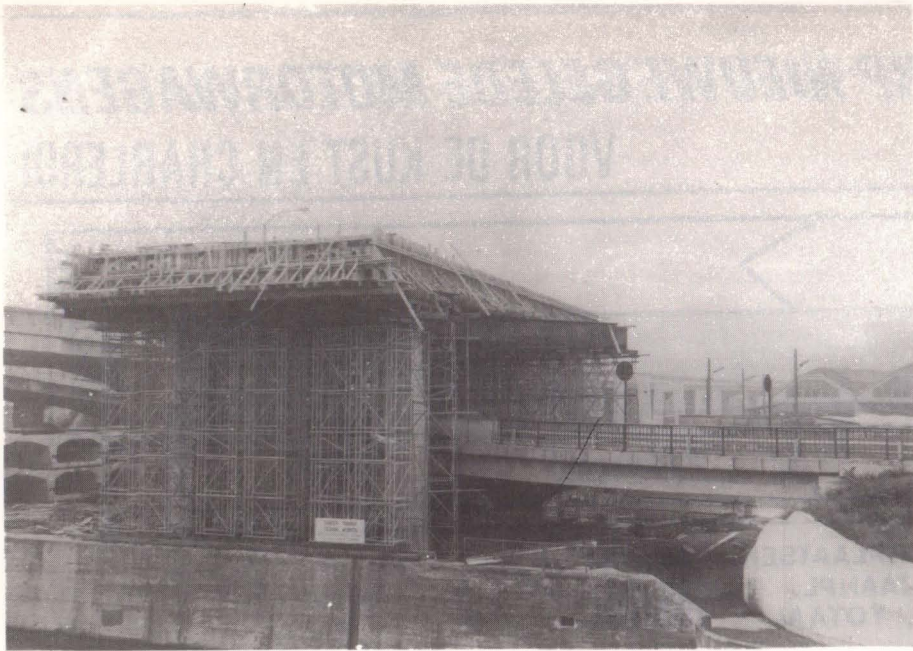
De werken aan de ring zijn in uitvoering, en het vertrek van de noordelijke lijnen bij het vroegere noordstation is gereed, maar er liggen nog geen sporen.

Hoe gaat de ring er uit zien?

Het vertrek en tegelijkertijd de aankomst ligt bij het Zuidstation, waar de werken vrijwel klaar zijn, en de nieuwe sporen reeds in dienst zijn voor de nog bestaande STIC-lijnen. De sporen liggen op het plein voor het station, geheel van het overige verkeer gescheiden. De lijnen vertrekken in noordelijke richting, achter de gebouwen van de Toldiensten door, waar de oprit tot het viadukt over de Samber begint. Dit viadukt is klaar, op de overspanning van de Samber na. In een latere periode zal hier, juist naast de oprit, een aftakking komen die ondergronds zal afbuigen naar de achterzijde van het station, voor de zuidelijke en de zuidwestelijke lijnen. Het viadukt echter buigt over de Samber af in westelijke richting, doorkruist in de hoogte het stelplaats-terrein van de NMVB, om eens daar voorbij, terug gelijkgronds te komen, en even voor het Weststation in tunnel te lopen, onder de Place de l'Ouest door, om naast de bestaande spoorlijn op eigen bedding naar het Palais des Beaux Arts te lopen. Voorlopig echter zullen de trams van de NMVB, die in de late zomer reeds naar het Zuidstation zullen terugrijden, gebruik maken van de viadukt, maar over de Place de l'Ouest heenbuigen naar de Rue du Grand Central, en van daaruit de thans bestaande sporen berijden.

Het station Beaux-Arts wordt een station waar een lus komt, en waar de lijnen in verschillende richtingen uit elkaar gaan. Vanaf dit station loopt de ring verder in tunnel naar de Porte de Waterloo, (Charleroi-Nord) onder de Rue de l'Ancre, de Boulevards Bertrand en Solvay-Rouiller, naar de Place Hiernaux (Nord), waar een ondergronds station komt. De tunnel loopt verder onder de Bd Dewandre en de Bd Joseph II. Ter hoogte van de Bd P. Janson denkt men terug bovengronds te komen en op eigen baan verder te rijden tot de rue Emile Thumelaire, waar terug in tunnel gereden wordt, onder de Bd Eudent en de rue du Pont Neuf tot aan het rondpunt van de Boulevard Thirou. Daar komt de tunnel terug boven en begint een nieuw te bouwen viadukt, dat over de Samber heen, naar het Zuidstation voert, achter de gebouwen van de postdiensten heen. Het aanwenden van de tunnel, eigen baan en viadukten vloeit voort uit het te overbruggen hoogteverschil van 43 m. tussen de boven- en de benedenstad.





Een bruggehoofd van het viadukt over de Samber. Stand der werken op 21 juni 1973. Eigen Baan.

## DE NIEUWE LIJNEN

Na voltooiing zal het net bestaan uit een ringlijn, vanaf dewelke acht lijnen zullen vertrekken.

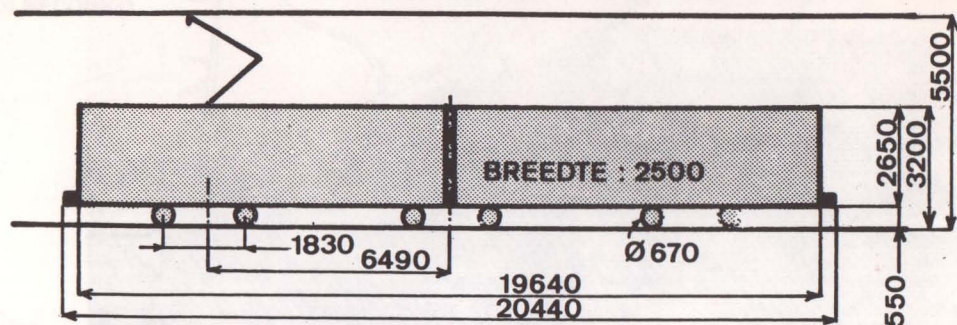
Beginnen we bij het station Beaux-Arts:

Op viadukt vertrekken hier twee lijnen die gemeenschappelijk de Brusselse Steenweg kruisen in de hoogte. De lijnen lopen in westelijke richting, steeds op viadukt, tot voorbij de rue Joseph Wouters en de rue de Heigne. Daar splitst het viadukt zich in twee, en lopen beide takken naar het grondniveau. Bij de Place Albert I ligt de lijn reeds gelijkgronds en zal ze verder in eigen bedding blijven, mits de nodige werken, tot Coucelles, over Roux. De plannen van deze lijn zijn nog niet in de details uitgewerkt en het is dus nog wat vroeg om die te vermelden. De tweede lijn buigt bij het afdalen van het viadukt af naar de Chaussée de Mons, waar een geheel vrije baan voorzien is tot in Fontaine l'Evêque, met ondergrondse doortocht van Marchienne au Pont. In deze gemeente verlaat de lijn de Chaussée de Mons ter hoogte van de rue du Moulin, om ten noorden ervan verder te lopen temidden van een autoweg, waar stations voorzien worden op de voornaamste kruisingen. Deze stations staan door middel van roltrappen in verbinding met de kruisende wegen.

Ter hoogte van het "Bois de la Charbonnière" wordt de snelweg verlaten en de oude weg wordt gekruist om zuidwaarts ervan dieper door te dringen naar het dorp Leernes. Eens daar voorbij wordt terug in noordelijke richting gereden naar Fontaine l'Evêque, waar het eindpunt bereikt wordt in de wijk Beaulieusart. De plannen van deze lijn zijn klaar en naargelang de verwezenlijking volgt, zullen wij daar graag de nodige aandacht aan besteden.

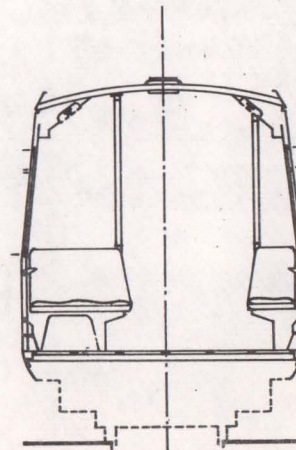
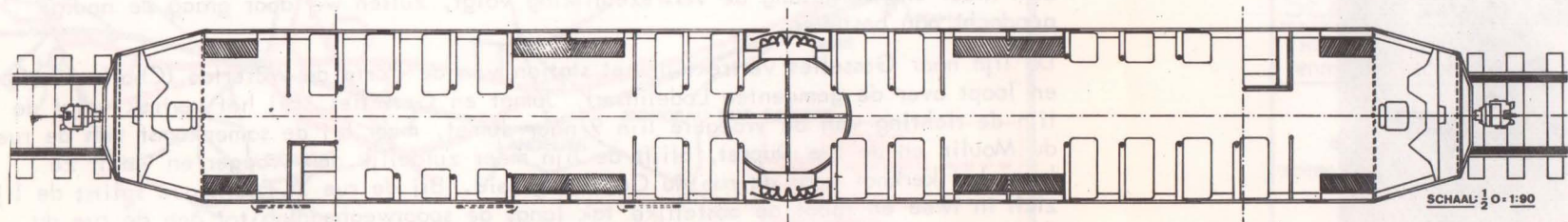
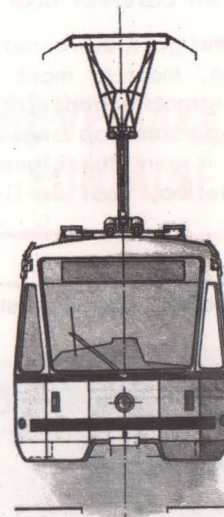
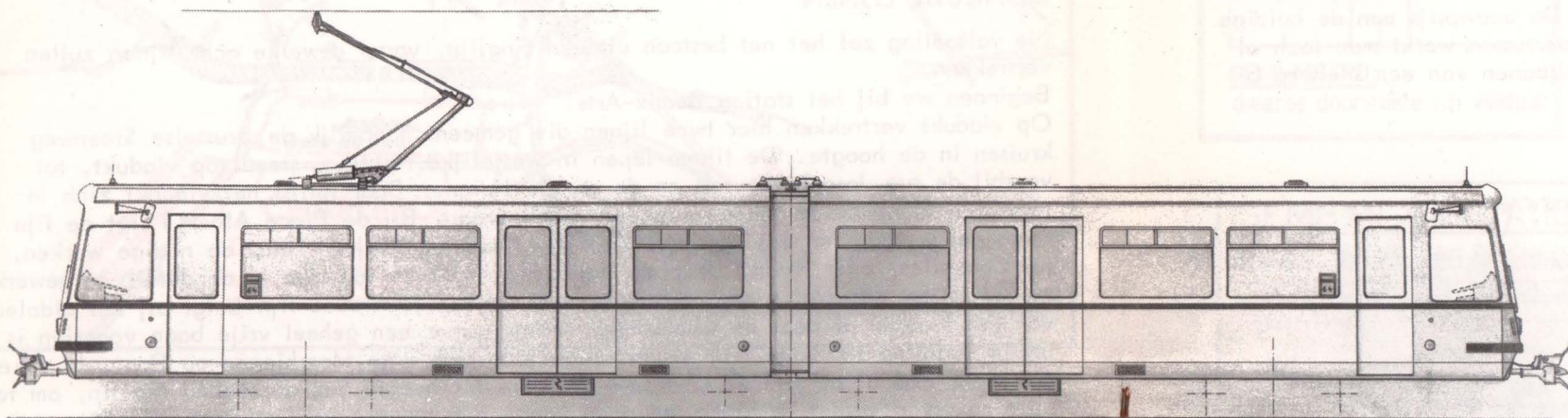
De lijn naar Gosselies vertrekt in het station van de Porte de Waterloo (Charleroi-Nord) en loopt over de gemeenten Lodelinsart, Jumet en Gosselies. Bij het vertrek volgt de lijn de richting van de vroegere lijn 9 naar Jumet, maar bij de samenkomst van de rue du Moulin en de rue Dupret, blijft de lijn meer zuidelijk dan vroeger en wordt ze langs het kerkhof naar de rue du Cérissier geleid. Bij de rue J. Fourneaux splitst de lijn zich in twee en loopt de oostelijke tak langs de spoorwegbedding tot aan de rue du Bois, waar ze weer noordelijk loopt en de rue du Bosquet kruist, om door het Bois du Comte op het domein Diarbois te eindigen, bij de zuidkant van de Luchthaven Gosselies. Deze aftakking is geheel nieuw op tramgebied.

# ONTWERP NIEUWE GELEDE MOTORWAGENS VOOR DE KUST EN CHARLEROI



ZITPLAATSEN	38	38
STAAANPL.	92	61
• TOTAAL	130	99

MIN. RADIUS BOCHT: 24 M





Vanaf het station Porte de Waterloo vertrekt ook de lijn naar Le Vieux Campinaire. Ook hier wordt een spoorwegbedding aangewend als eigen baan. De lijn volgt geheel de richting van de vroegere lijn 7, kruist ondergronds het kruispunt Gilly Quatre Bras, volgt de Chaussée de Tailles-Prés en de Chaussée de Gilly tot op het kruispunt van de rue de Wangenies.

Samen met de lijn naar Le Vieux Campinaire vertrekt aan de Porte de Waterloo de dubbele lijn naar Châtelineau en deze naar Chatelet, maar de eerste vertakt al dadelijk naar links. De dubbele lijn loopt naar het zuidoosten en volgt de verlaten spoorwegbedding tot aan de rue Grimard, langswaar ze de Place Albert I bereikt, de terminus van de huidige lijn 5. Van daaruit wordt nagenoeg de ganse lijn 15 van nu gevolgd tot op de Place Wilson.

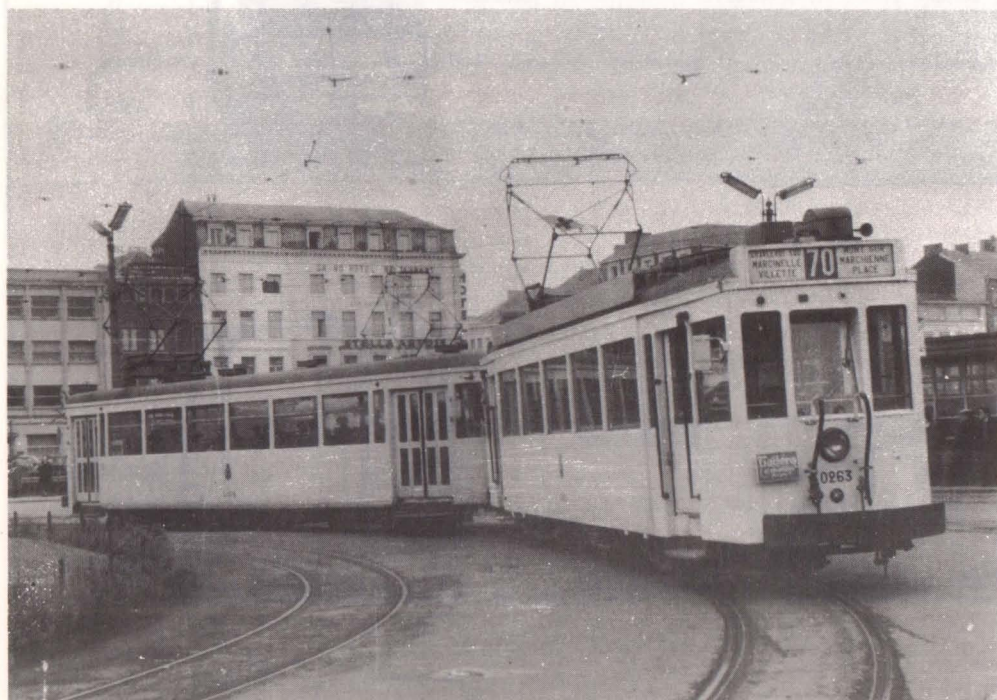
Tussen de oude vestigingen van Hainaut-Sambre en de Charbonnage du Trieu-Kaisin, vertakt de lijn in meer zuidelijke richting, kruist de rue de Couillet (ex lijn 8) en loopt achter de Charbonnage du Boubier door naar het station Châtelineau-ville, draait om het station terug noordwaarts om even verder te eindigen op de Place de la Victoire te Chatelet.

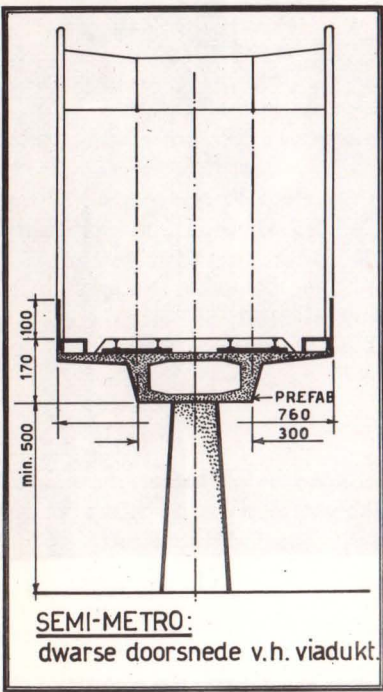
Eerder al zagen we dat in een later stadium een ondergrondse lus tot stand moet worden gebracht rond het station Charleroi-Sud, van achter de magazijnen van de toldiensten langs de Porte de la Vilette en de rue de la Vilette. Deze lus is nodig om de tramlijnen naar Mont-sur-Marchienne en naar Loverval te laten vertrekken.

Beide lijnen die nog bestudeerd worden, betekenen een wedergeboorte van spoorverbindingen die verdwenen zijn. Mont-sur-Marchienne werd destijds bediend door de NMVB-lijnen 70 en 71 en Loverval door de STIC-lijn 9.

Ziezo het toekomstige nieuwe net van Charleroi. Eens bedrijfsklaar zal Charleroi een modelnet bezitten, maar er moet nog zeer hard gewerkt worden. Intussen hoopt men omstreeks 1980 het grootste gedeelte in uitbating te hebben. De bouwprijs aan de huidige prijsindex wordt geraamd op ongeveer 7 miljard frank. Ondertussen werkt men toch al aan de ring, en is een stuk eigen baan gereed tussen de rijbanen van een snelweg bij de Porte de Waterloo, voor de lijn naar Gosselies.

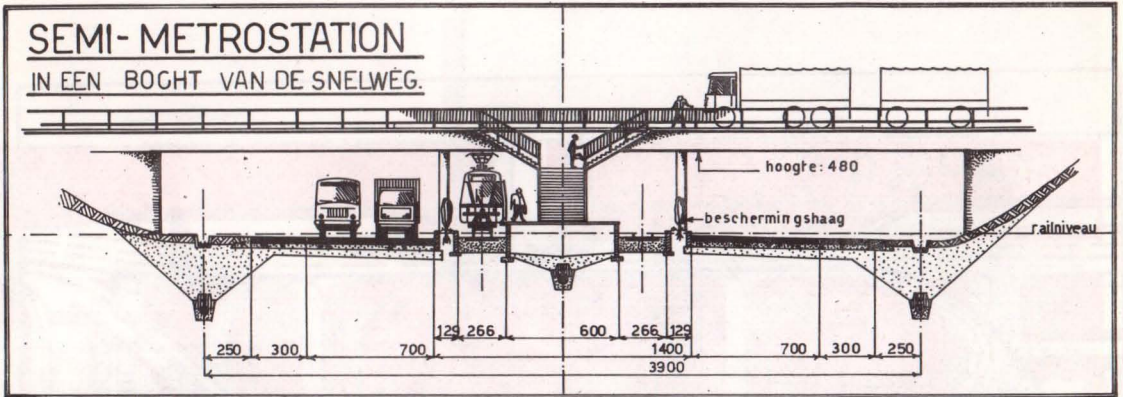
Emr 10263 op lijn 70 voor het Zuidstation omstreeks 1960. Foto van een onbekend auteur.



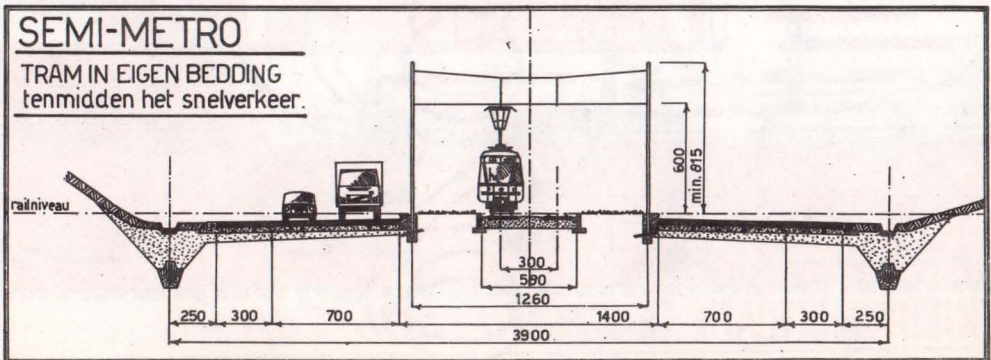


**SEMI-METRO:**  
dwarse doorsnede v.h. viadukt.

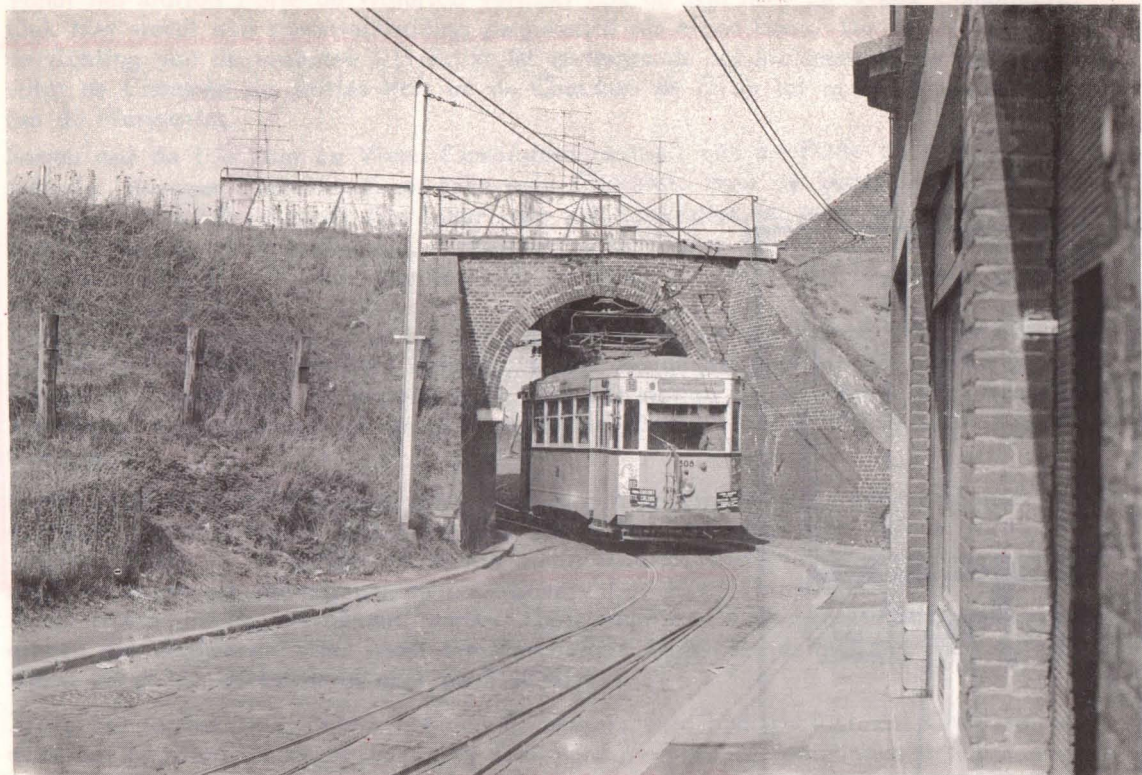
## **CHARLEROI, DE VERTAKKING NAAR FONTAINE L'EVEQUE**



**SEMI-METROSTATION**  
IN EEN BOGHT VAN DE SNELWEG.

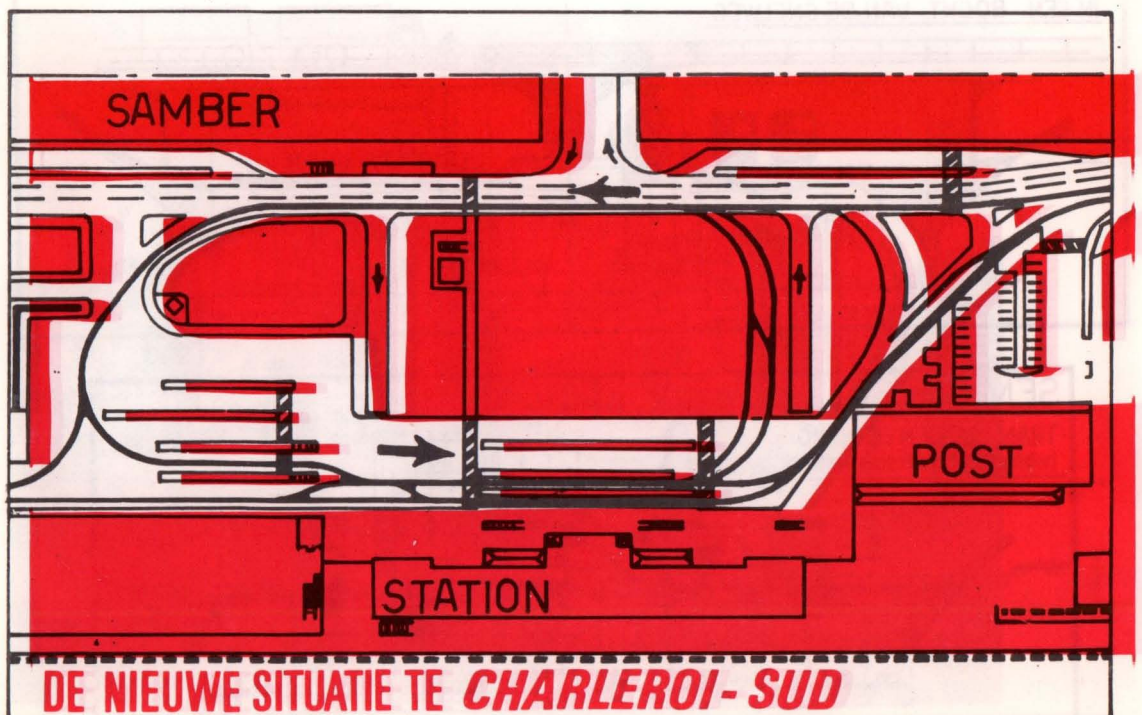


**SEMI-METRO**  
TRAM IN EIGEN BEDDING  
tenmidde het snelverkeer.



CHARLEROI, DE VERKRIJG. NAAR  
FONTAINE L'ÉVEQUE

SEMI-METROSTATION



DE NIEUWE SITUATIE TE **CHARLEROI-SUD**

## HET MATERIAAL

Het bestaande net van de STIC is gans verouderd, zowel wat onderhoud en sporentoe-stand betreft, als het rollend materieel. Daar komt bij dat de bestaande sporen niet meer in aanmerking komen voor de uitbating in haar nieuwe vorm, omdat de meeste straten niet ruim genoeg zijn. Om deze redenen is beslist geworden het net volledig op te heffen en tijdelijk door autobussen te vervangen. Eens het nieuwe net in dienst, zullen de buslijnen als aanvoerlijnen fungeren voor de tram. Bij La Brugeoise et Nivelles te Brugge zullen 120 nieuwe, gelede rijtuigen worden gebouwd, waarvan er 65 naar Charleroi zullen gaan en 55 naar de Kustlijn. Wij drukken hierbij de tekeningen af van de nieuwe rijtuigen, opdat u een klaar beeld zou hebben hoe de rijtuigen er zullen uitzien. Meer technische gegevens zullen we ter zijner tijd geven, want we kunnen moeilijk de konstruktie vooruit lopen.

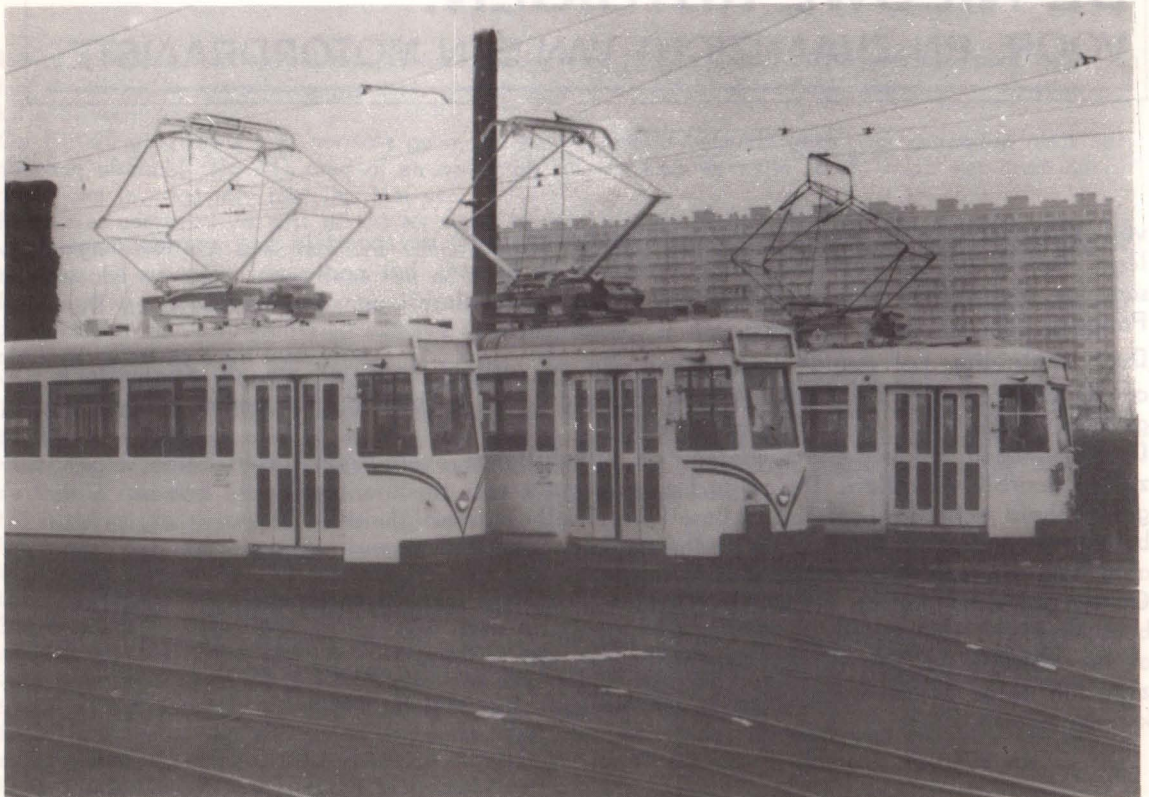
De trams voor Charleroi zullen dubbelrichtingswagens zijn; terwijl de kustrijtuigen zullen uitgevoerd worden als éénrichtingswagens. Allen worden van Scharfenbergkoppelingen voorzien, teneinde gekoppeld te kunnen rijden als dat nodig is. Over de nummering van de rijtuigen is ons nog niets bekend. Wel staat vast dat te zijner tijd dezelfde wagens zullen gebouwd worden voor Luik, maar dan op 2,65 m breedte.

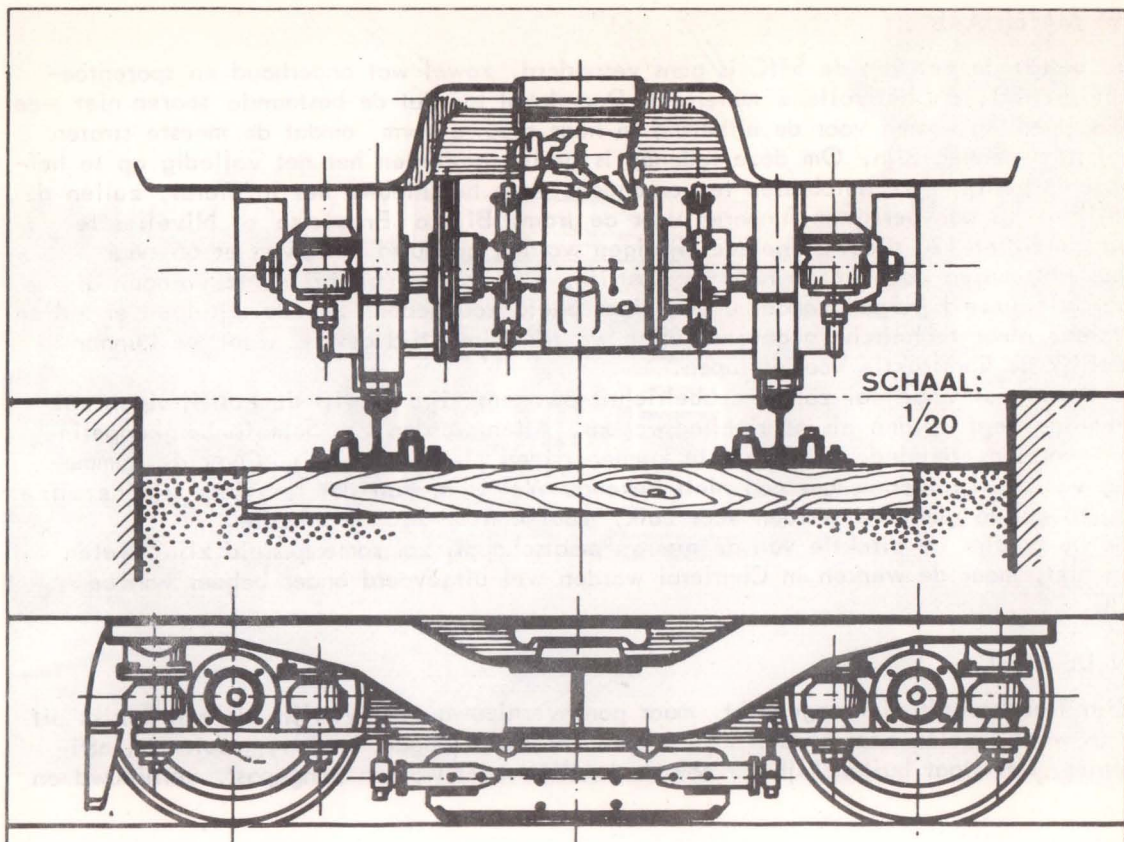
Hoe nu precies de direktie van de nieuwe maatschappij zal samengesteld zijn, weten wij nog niet, maar de werken in Charleroi worden wel uitgevoerd onder beheer van de STIC.

## EN DE KUST?

"Zijn Tram" wordt niet opgedoekt, maar gans vernieuwd. Hij verrijst als een Feniks uit de as waarin velen hem hadden willen zien vergaan, jonger, sterker, mooier en efficiënter. Het staat buiten kijf dat ook de kustlijn moet worden aangepast, vernieuwd en

Drie kustrijtuigen met verschillende pantograaf: 9818, 10054 en 9646 in de stelplaats Oostende. Foto W. Nijs.





## DE NIEUWE RIJTOUGEN: VOOR,- EN ZIJAAZICHT VAN EEN MOTORDRAAISTEL

verbeterd. Het ziet er naar uit dat op sommige plaatsen de spoorlijn zal worden omgelegd, terwijl om tot een doelmatige uitbating te komen, het nodig zal zijn de lijn op sommige plaatsen in tunnel te brengen. Wij denken hierbij aan Blankenberge en De Panne.

De bovenleiding zal worden opgehangen aan de verlichtingsmasten van de Koningslaan, om de andere mast. Door de vrij grote afstand in de ophanging zal daarom moeten teruggegaan worden naar de kettingophanging.

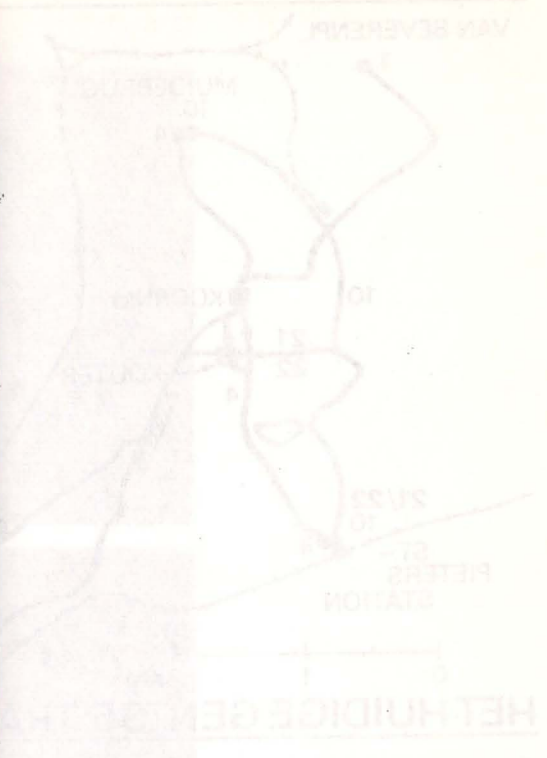
De eigen baan zal verbeterd worden, en verschillende overgangen tussen beide wegen zullen daarbij vervallen. De enige manier om tot een goede uitbating te komen, is de gelegenheid scheppen om dat te bereiken. Snelheid, veiligheid en frekwentie zijn een belangrijk onderdeel van wat wij gemeenzaam "komfort" noemen. Daar moet dan uiteraard ook aandacht worden aan besteed.

Op de platforms van de nieuwe kusttrams zal aan de gesloten zijde worden voorzien in bagagerekken, dus tegenover de deuren van het rijtuig. Als de afstappende reiziger niet al te verstrooid is, zal hij dus zijn reisgoed niet vergeten, want verloren voorwerpen zijn aan beide zijden onaangenaam. Men hoopt de eerste rijtuigen in 1976 in dienst te kunnen nemen.

R. Bastaens  
Antwerpen, april 1974.



Studenten betogen aan het Arsenaal:  
Tram 20 moet blijven! 31 dec. 1973. Eigen Baan.



## Gent: AFSCHIED VAN LIJN 20

Ietwat onwennig stonden wij erbij, die namiddag van 31 december 1973. Reeds een paar dagen had de mist zijn opwachting gemaakt, en het zag er niet naar uit dat hij zou wijken op deze kille Silvesterdag.

Op lijn 20 ging alles zijn normale gang, en buiten enkele bekende gezichten verrapde niets het nakende afscheid. De 331 reed af en aan, nam reizigers op en zette er af, zoals een tram dat doet, dag in, dag uit; jaar in, jaar uit.

Rond vier uur werd de mist dikker en moest noodzakelijkerwijs met licht worden gereden, want de veiligheid heeft ook haar rechten. Langsheen de lijn was een partikuliere firma bezig de tramhalteborden te vervangen door deze van de bus.

De stemming was als deze van het weer: koud en mistig. Achter de verlichte ramen werd naarstig gewerkt aan de voorbereidselen van het eindejaarsmenu, en niemand dacht eraan dat niet alleen afscheid genomen werd van 1973.

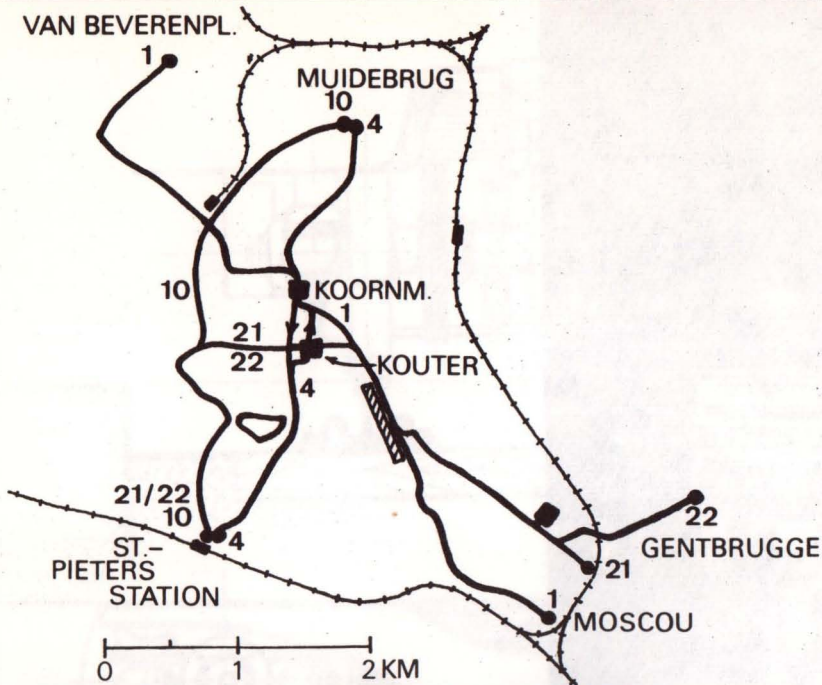
Vier dagen voordien kon nog even gehoopt worden, maar dat bleek alras een valse hoop te zijn. Trouwens, een paar dagen langer tramrijden zou het vonnis niet hebben doen keren. De 354 kwam de dienst versterken, reed af en aan, net genoeg om de dienst gaande te houden, want de 331 moest nodig vervangen worden wegens motordefekt. MW 361 nam zijn plaats in; maar de 354 zou de laatste reizigers vervoeren van Gent naar Melle en omgekeerd.

Hij bleef na de avondspits alleen in dienst en hij loste behoorlijk de verwachtingen in.

Hij snorde over de sporen met gezwindheid en overtuiging. Daar was wel enige reden voor, want buiten het lot van lijn 20 was ook dat der oude rijtuigen reeds bezegeld: sloop.

Uitzonderingen bevestigen de regel, zegt onze taal, en dat blijkt eens te meer zo te zijn, want de 354 ontloopt de dans. Eén onzer leden heeft zich over hem ontfermd en hem opgekocht met have en goed. Dezer dagen werd hij overgebracht naar zijn nieuwe bestemming, waar hij hopelijk nog vele jaren weer en wind zal trotseren. Die dag echter reed hij nog, doorploegde hij de nevel, tartte hij het verkeer, vervoerde hij reizigers, reed hij een afscheidsrit.

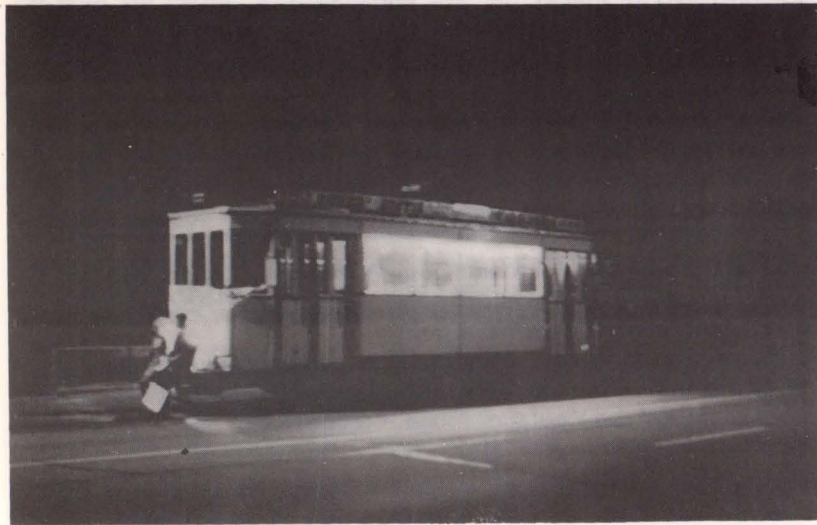
In de late avond nam een groep studenten bezit van het rijtuig, en gewapend met veel jeugdig enthousiasme en een spandoek, werden de reizigers en de schaarse wandelaars van hun wil op de hoogte gebracht: "Tram 20 moet blijven."



## HET HUIDIGE GENTSE TRAMNET



De studenten van het Kollege van Melle hadden ruim 7000 stickers verspreid, waarvan hier een afdruck.



De 354 klaar voor de laatste rit op lijn 20, terminus Melle. 31 dec. 1973. Eigen Baan.

Motorwagen 361 MIVG onder de in aanbouw zijnde brug van de verbindingweg E3 - E5 te Melle. 31 aug. 1973.

Er werd studentikoos gezongen, gelachen en honderd-uit gekletst. Er werd gepalaberd over de voordelen van de tram, en gezwamd over zijn heengaan. Alles kon niet baten: het was de laatste rit op lijn 20. Vele deuren en ramen werden geopend, vele hoofden kwamen schichtig even kijken wat dat omhaal te betekenen had, maar evenzeer als de voorgaande keren werd met overtuiging op de bel gestampt, in de spiegel gegluurd en verder gereden. Aan het kollege werden vele foto's gemaakt, en werd er een glas gedronken. Zoals de trouwe lezer weet, drinken trammannen in dienst alleen koffie en cola. In goede tijden vertrok de tram steeds goed gevuld, en dat was vandaag ook zo.

Aan het Smiske stond de tram voor het licht. De jeugdige bende stapte af, want er was geen tram meer om terug te keren, nu niet en nooit meer, dus: afstappen maar.

De groep poogde nog om de tram voort te duwen, terwijl één hunner riep: "we duwen hem tot in Gent", maar het bleef bij dit goede voornemen. De terugrit werd aangevangen "met het volk dat er is", en voor goed.

Een laatste maal hotste hij over de wissel, een laatste maal trok zijn beugel vonken, en degenen die op dat ogenblik toevallig buiten waren, hoorden een laatste maal het geronk zijner motoren. Vaarwal tram 20, en als misschien ooit....., want zelfs het begrip "definitief" is relatief.

Roger Bastaens.  
Antwerpen, maart 1974.



## LES VICINAUX DU SUD D'ANVERS L'ACTIVITE ET L'HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT

La ligne Anvers-Rumst par Aartselaar et Boom a été électrifiée à partir du 6 mars 1932. On attendait, à juste titre, un rendement efficace de cette innovation. A cette même date, l'électrification fut réalisée sur l'ancienne ligne Anvers-Aartselaar-Reet-Rumst. Les services électriques circulèrent de 1932 à 1935 avec la lettre indiquant la ligne desservie :

rouge B rouge pour Anvers - Boom;  
jaune R jaune pour Anvers - Rumst via Boom (lettre R du groupe d'Anvers);  
jaune R jaune pour (Anvers) - Aartselaar - Reet - Rumst - Malines (lettre R du groupe de Malines).

La section Rumst - Malines a été électrifiée à partir du 2 octobre 1932 et la ligne Rumst - Duffel - Lierre à partir du 16 avril 1933.

Les indicatifs des voyages étaient :

bleu D bleu pour Lierre et comme renseigné ci-dessous: jaune R jaune pour Aartselaar - Reet - Malines.

En novembre 1935 les lignes aboutissant à Anvers ont été prolongées du bassin de natation jusque la Comedieplein. A partir de ce moment, les lettres indicatives des lignes ont été remplacées par des numéros de ligne comme mentionné ci-après :

rouge B rouge devient rouge 50 rouge;  
jaune R jaune devient jaune 52 jeune (lettre R du groupe d'Anvers);  
jaune R jaune devient jaune 54 jeune (lettre R du groupe de Malines);  
bleu D bleu devient bleu 53 bleu.

De plus, les plaques de directions sont dorénavant établies uniquement en langue néerlandaise.

En septembre 1938, la ligne 53 est prolongée de Rumst jusqu'à Malines, tandis que la ligne 54 est limitée à Aartselaar et assure, en remplacement, la variante Aartselaar - Rumst via Reet. La ligne 53 ne subit aucune modification.

La ligne 50 est prolongée de Boom jusqu'à Rumst. L'indicatif en couleur jeune-jaune est utilisé comme sur la ligne 52. L'indication de l'ancienne ligne 50 jusqu'à Boom est remplacée par le 50 barré avec maintien des couleurs rouge - rouge.



### GAND: SUPPRESSION DE LA LIGNE 20

Le dernier voyage en service tram sur la ligne 20 a été assuré le 31 décembre 1973 avec la motrice 354.

Les étudiants du Collège de Melle ont emprunté ce dernier voyage et ont manifesté avec une banderole sur laquelle était inscrit: "Tram 20 moet blijven" (Tram 20 doit rester).



### UN NOUVEL AVENIR POUR LE TRAM A CHARLEROI

Dès les premières années de l'histoire du tram, il y avait à Charleroi, comme d'ailleurs dans la plupart des villes du pays, deux sociétés de tram, bien que le "tram vert" fut le premier à faire son apparition.

Ceci se fit sous la dénomination "Tramway de Charleroi à Gilly-Montigny" qui plus tard devient le TEPCE ou "Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions", et en dernier lieu la S.T.I.C., ou "Société des Transports intercommunaux de Charleroi". La seconde société était la S.N.C.V.

La première société desservait la partie nord-est et est de la ville, tandis que la seconde prit à son compte le nord et l'ouest.

Il est probable que cette année encore les derniers trams de la STIC seront remplacés par des autobus. Le réseau ferré de la S.N.C.V. n'est plus que l'ombre de sa gloire d'antan.

Entre la ville basse et la ville haute de Charleroi, il y a une différence de niveau de l'ordre de 43 m.

Le 31.5.71 des travaux débutèrent pour doter la ville d'un réseau ferré moderne, en instaurant un "ring" autour de la ville d'où un certain nombre de lignes desserviront le centre.

Les rails seront posés partout en site propre, soit en tunnel, soit en viaduc. Au départ de ce ring partiront huit nouvelles lignes ferrées qui dans la mesure de possible, éviteront la circulation.

Ces lignes iront au Vieux (ex. 7), et Gosselies (ex. 62) avec une nouvelle extension vers la plaine d'aviation.

Une troisième ligne atteindra Coucelles (actuellement 61 - 59 - 63 et 64) via Monceau-sur-Sambre et Sauvret, tandis que la quatrième se dirigera vers Fontaine l'Eveque (actuellement 31 - 90 - 92 et 59 - 63). La cinquième ligne aura Montignies-le-Tilleul (ex. 70, 71, 73, 74) comme destination, via Mont-sur-Marchienne et la sixième via Marcinelle à Couillet - Loverval (ex. 8 et 9).

Les deux dernières ne forment qu'une seule ligne qui n'est scindée qu'au sud, et qui vont l'une à Chatelineau (ex. 5 et 15) et l'autre à Chatelet (ex. 8).

Nous pouvons donc constater que les anciennes lignes STIC sont presque intégralement incorporées dans cette nouvelle situation.

Des sièges des voies désaffectées seront partiellement employés pour aménager les nouvelles voies, tandis que de nouveaux tracés devront être créés pour réaliser le projet, qu'on voudrait exploiter vers 1980.

Il n'est pas certain que les lignes S.N.C.V., qui actuellement dépassent les points de destination récemment projetés, le feront encore, ou si elles seront substituées par des lignes d'autobus.

Le problème énergétique pourrait dans les années à venir influencer certaines décisions.



#### DIE VORORTSBAHN IM SUDEN VON ANTWERPEN AUS DEM LEBEN UND AUS DER GESCHICHTE.

Vom 6. März 1932 ab wurde die Linie von Antwerpen nach Rumst über Aartselaar und Boom mit elektrischen Wagen befahren. Dies war eine ganz neue Linie, von welcher man mit gutem Grund viel erwartete. An demselben Tag wurde auch die alte Linie Antwerpen - Aartselaar - Reet - Rumst elektrisch.

Die elektrische Strassenbahn fuhr von 1932 - 1935 mit Buchstaben als Linienbezeichnung:

rot B rot für Antwerpen - Boom;

gelb R gelb für Antwerpen - Rumst über Boom (die Antwerpener R)

gelb R gelb für Aartselaar - Reet - Rumst - Mechelen (die Mecheler R).

Der Abschnitt Rumst - Mechelen wurde am 2. Oktober 1932 elektrisch und die Linie Rumst - Duffel - Lier folgte am 16. April 1933. Die Linienschilder waren die folgenden:

blau D blau für Lier;

gelb R gelb für Aartselaar - Reet - Mechelen.

Im November 1935 wurden die Linien in Antwerpen verlängert vom Schwimmbad bis zum Komedioplein. Sie erhielten gleichzeitig Linien-Nummern:

rot B rot wurde rot 50 rot;

gelb R gelb wurde gelb 52 gelb (die Antwerpener R)

gelb R gelb wurde gelb 54 gelb (die Mecheler R)

blau D blau wurde blau 53 blau.

Der Text wurde dabei einsprachig niederländisch.

Im September 1938 wurde die Linie 52 von Rumst nach Mechelen verlängert und die Linie 54 dementsprechend gekürzt auf den Abschnitt Aartselaar - Rumst über Reet. Linie 53 bleibt unverändert. Linie 50 wurde verlängert von Boom bis Rumst, wobei die Linienfarben ebenfalls gelb - gelb werden, wie bei der Linie 52. Zwischen Antwerpen und Boom verkehrt die Linie 50 durchstrichen, die die alte Linienfarbe rot - rot behält.



#### GENT: ABSCHIED VON LINIE 20

Am 31. Dezember 1973 verkehrte die Linie 20 zum letzten mal als Strassenbahn. Auf dem letzten Wagen fuhr eine Studentengruppe aus den College von Melle mit (Triebwagen 354). Die Studenten manifestierten mit einem Transparent, auf dem zu lesen stand: "Strassenbahn 20 muss bleiben."



## EINE NEUE ZUKUNFT FÜR DIE STRASSENBAHN IN CHARLEROI

Am Anfang der Strassenbahngeschichte gab es in Charleroi, wie übrigens auch in den meisten Städten des Landes zwei Strassenbahngesellschaften, wobei die spätere "grüne Strassenbahn" zuerst auftauchte.

Dies geschah unter dem Namen "Tramway de Charleroi à Gilly-Montigny", woraus später die TEPCE oder "Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions" entstand und noch später die STIC oder "Société des Transports intercommunaux de Charleroi". Die zweite Gesellschaft war die NMVB.

Die erste bediente den nordöstlichen und östlichen Teil der Stadt, die zweite den Süden und Westen.

Wahrscheinlich werden noch in diesem Jahr die letzten Strassenbahnen von der STIC durch Busse ersetzt und auch das Netz der NMVB ist nur noch ein Schatten dessen, was er einst war.

Zwischen der unteren und oberen Stadt Charleroi besteht ein Höhenunterschied von 43 Metern. Am 31. Mai 1971 begann man mit Bauarbeiten zur Anlage eines modernen Stadtnetzes, bestehend aus einem Stadtring mit mehreren Ausläufern. Dieser Ring erhält überall einen eigenen Bahnkörper im Tunnel oder auf Ueberführungen. Die Ausläufer sollen aus 8 neuen Tramlinien bestehen, die ebenfalls überall, wo es möglich sein wird, einen eigenen Bahnkörper erhalten sollen.

Diese Linien werden dann zum Le Vieux Campinaire führen (früher Linie 7) und Gosselies (früher Linie 62) mit einer neuen Abzweigung zum Flugplatz. Eine dritte Linie verläuft über Monceau-sur-Sambre und Souvret nach Coucellles (jetzt Linien 61, 59, 63 und 64) und die vierte nach Fontaine l'Evêque (jetzt Linien 31, 90, 92, 59 und 63). Die fünfte Linie geht über Mont-sur-Marchienne nach Montignies-le-Tilleul (früher Linien 70, 71, 73 und 74) und die sechste über Marcinelle nach Couillet - Loverval (früher Linien 8 und 9).

Die zwei letzten bilden einen Stamm, der sich nur am Süden spaltet, und zwar nach Châtelineau einerseits (Linien 5 und 15) und nach Châtelet andererseits (früher Linie 8).

Hieraus geht hervor, dass die frühere STIC fast vollständig in den neuen Zustand aufgenommen wird. Man wird von früheren Eisenbahnstrecken Gebrauch machen, um die eigenen Bahnkörper anzulegen, aber es müssen auch gänzlich neue Strecken gebaut werden. Man sieht vor, das neue Netz um 1980 herum fertigstellen zu können. Was mit den NMVB - Linien geschehen soll, die zur Zeit noch über die künftigen Endpunkte hinaus führen, ist noch nicht geklärt. Das Energieproblem kann die diesbezügliche Entscheidung in den kommenden Jahren beeinflussen.



## THE VICINAL TRAMWAYS SOUTH OF ANTWERPEN.

### A BIT OF LIFE, A BIT OF HISTORY.

March 6 1932 was the starting-day of the electric route Antwerpen - Rumst, via Aartselaar and Boom. An entirely new route then opened, giving prosperous expectations.

The same day the old route Antwerpen - Aartselaar - Reet - Rumst was also converted to electric operation.

These electric services had from 1932 until 1935 the following route-lettering:

red B red : Antwerpen - Boom

yellow R yellow: Antwerpen - Rumst via Boom (the "Antwerpen R")

yellow R yellow: (Antwerpen) Aartselaar - Reet - Rumst - Mechelen (the "Mechelen R").

The Rumst - Mechelen route was energised on October 2 1932, the Rumst - Duffel - Lier route on April 16 1933.

Their route-indications were:

blue D blue : Lier route

yellow R yellow : as for the Aartselaar - Reet - Mechelen

In November 1935 these routes were extended in Antwerpen from the former terminus at the Swimming Dock to the Komedieplein.

Then route-letters are replaced by the following numbers:

red B red now becomes red 50 red

yellow R yellow now becomes yellow 52 yellow (the "Antwerpen R")

yellow R yellow now becomes yellow 54 yellow (the "Mechelen R")

blue D blue now becomes blue 53 blue

The destination boards also became then unilingual Dutch texts.

In September 1938 route 52 was extended from Rumst to Mechelen, and route 54 curtailed and works then between Aartselaar - junction and Rumst via Reet. Route 53 remains the same.

Route 50 extends from Boom to Rumst, gets the colour yellow 50 yellow, also used by route 52. The old route 50 to Boom becomes 50 barré, with maintaining of its red 50 red colour scheme.



#### GENT: THE PARTING OF ROUTE 20

On December 31 1973 route 20 ended as a tram route.

The last voyage, run by car 354, was witnessed by a group of students from the College of Melle, they demonstrated with a banner reading: "Tram 20 has got to stay."



#### A BRIGHT FUTURE FOR TRAMWAYS IN CHARLEROI

Tramway history in Charleroi started, as in most cities, with two companies, of which the later known "green tram" was the first. This first company named itself "Tramway de Charleroi à Gilly-Montigny", became later the TEPCE i.e. "Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions", and finally STIC or "Société des transports intercommunaux de Charleroi".

The second company was the SNCV.

The former served the north-east and the east of the city, the latter the south and the west.

Most probably this year still the last STIC-trams will be replaced by buses, whilst the STIC network is only a shadow of its now perished glory.

Between the downtown and uptown parts of Charleroi exists a difference in altitude of 43 meters.

On May 31 1971 works started to build an up-to-date layout, consisting of a ring route around the centre and several branch lines.

This ring will go to Le Vieux Campinaire (ex 7), and Gosselies (ex 62), with a new branch to the airport.

A third line will go via Monceau sur Sambre and Souvret to Coucelles (now 61, 59, 63 and 64), the fourth to Fontaine l'Evêque (now 31, 90, 92 and 59 - 63).

The fifth route will pass Mont sur Marchienne to Montignies le Tilleul (ex 70, 71, 73 - 74), the sixth one via Marcinelle to Couillet-Loverval (ex 8 and 9). The last two routes will form a line, bifurcating in its southern part to Chatelineau (ex 5 and 15) and to Chatelet (ex 8).

As one can notice the former STIC routes all are mostly taken over in this new layout.

Disused railway-beds will partly be used for the tramway rights-of-way, while other track-beds will have to be newly-built in order to have the entire network in service by 1980. It is not certain yet whether the SNCV-routes that are now going beyond the newly projected termini will also do so then, or will be converted to bus operation.

It is clear that the energy problem will influence several decisions.



# OM EN BIJ DE BEDRIJVEN...

**MIVA**

*estisque supplicii tulisse; perperam omnium rerum inopiam; nunquam neque corpore dolorem neque animo ignominiam ferre posse. Itaque reliquatur, ne ad ultimum supplicium progredi necesse habeant.*

**MVB SNCV**

*Dilecti valent, concessu-  
ctu loquitur Afranius: no-  
int. Sed satis iam factesse*

Het ligt in de bedoeling van de MIVA, na voltooiing van de nieuwe stelplaats en de Centrale werkplaats in Hoboken, ook een gans nieuwe stelplaats te bouwen op de Groenenhoek. Bij deze gelegenheid zou dan eveneens de trambrug over de Ring worden gebouwd bij Berchem station.

— Terwijl de werken langsheen het CS volop aan de gang zijn, zal ook dit jaar nog worden begonnen met het bouwen van een kruisstation onder het Koningin Astridplein.

Aansluitend daarop zal de tunnel onder de Carnotstraat en de Turnhoutsebaan in uitvoering worden gesteld.

— Op het Groenplein zijn de tramsporen van vóór het begin der werken terug in ere hersteld. Sedert maart werden ze door lijn 4 en 3 (39) terug in dienst genomen. Lijnen 7 en 8 komen eerlang ook terug naar dit plein. De bovenleiding op de Schoenmarkt is reeds aangebracht, en een gedeelte van de sporen lag er reeds op paasdag.

— Emr 5469 is bij een aanrijding zodanig beschadigd dat het niet meer hersteld wordt. Mw 6350 komt ook niet meer in dienst, wat ook het geval is voor emr 5257. Op de Groenenhoek staat ook de 6309 terzijde, die wel nog rijvaardig is, maar slechts in noodgeval nog dienst zal doen.

**MIVG**

*colloquium petunt, et si, si fieri possit, semoto e militibus loco, ut datur obsidis loco Caesari filius Afrani. Venitur in eum locum qui aut ipsa aut militibus succedendum quod fidem erga imperatorem.*

Met de aflevering van PCC wagens 47 - 54 is een aanvang gemaakt. Sedert 1 april zijn PCC rytuigen ingezet op lijn 10. Op goede Vrijdag waren alléén emr 322, 339, 354, 361 en 340 nog ter plaatse, terwijl 341 juist afgevoerd werd.

De 332 en 339 blijven bewaard, en de 354 is verkocht, wat u elders in dit blad leest. Over het verslag van de AMUTRA rondrit berichten wij u uitvoerig in ons volgend nummer, alsmede de aankomst van nieuwe PCC rytuigen, en het heengaan van de oude wagens.

## KUST

Tijdens een hevige storm aan de kust, begin december, ontspoorde in De Panne een tram, doordat een zo grote hoeveelheid zand op de sporen was samengewaaaid, dat de tram er niet meer overheen kon. De tram kwam op het voetpad terecht. De dijk tussen Raversijde en Middelkerke werd zodanig beschadigd, dat lijn 2 een dag werd stilgelegd. Bussen werden ingezet.

## BRABANT :

De winter '73 - '74 sloeg kort maar hevig toe. Op 28 nov. '73 lag Brussel onder de sneeuw. Vanuit Grimbergen was tijdens de nacht drie maal een wagen uitgereden om de sporen vrij te houden.

Toen de 9762 die morgen om 5u.15 uit Grimbergen vertrok had het de ganse nacht gesneeuwd. Toen hij juist voorbij het St. Alexissinstituut was, brak achter het rytuig een tak van een boom, die de ganse bovenleiding naar beneden haalde. Het duurde tot bijna elf uur vooraleer dat hersteld was. Ondertussen was de 9737 van lijn BW gevorderd, en samen met de 9762 pendelde hij tussen Strombeek-station en Brussel Noord. Toen de dienst kon hervat worden reed de 9974 uit Grimbergen buiten, en was de 9762 de eerste die naar Grimbergen reed. Even voorbij de Spaanse Linde ontspoorde hij in de dikke sneeuw, en moest de 9737 weer ter hulp komen.

Met ingang van di 26 maart 1974 is lijn 103 verlengd van het Brugmann ziekenhuis naar de Heizel.

Eerlang zal lijn 102 verlengd worden naar het Werryplein, terwijl lijn 32 verder gaat rijden naar het Jef Mennekenspl.

— Op 4 nov. '73 waren in Woluwé in afbraak, de rijtuigen : 2143, 2154, 887 en de motorwagens 1060, 1061 en 1450.

— De volgende rijtuigen kwamen in dienst voor wegen en werken: 1004 = WW 83; 1266 = 131; 5012 = WW 81; 1339 = WW 84 en 1178 = 31.

— Als gevolg van de vroegtijdige sneeuwval vorig jaar, werden emr 1504 en 1505 hersteld, resp. in nov. en dec. '73.

— Einde november stonden volgende rijtuigen in sloping in Woluwe : emr 1210 en 1300; bw. 139, 967, 989 en 929.

— Sedert oktober 1973 is men begonnen met een bijkomende automaat voor transitoticketten te plaatsen op de voorplatforms van alle PCC rijtuigen. Dit toestel wordt door de voerder vanop zijn plaats bediend voor reizigers die een transitokaartje kopen. Op die

manier wordt het stempelen vermeden van de transitoticketten. De nieuwe kaartjes zijn identiek aan deze van de automaat door de reizigers bediend.

— De bijwagens 2171, 2179, 2180 en 2185 hebben in december '73 en januari '74 enkele verbouwingen ondergaan, om zo nodig te kunnen gesleept worden door motorwagens type 1600. De grootste ingreep betrof de lichten, die nu dezelfde zijn als die van de bijwagens type 600. Aan de binnenverlichting is niets veranderd, en het oorspronkelijke wagennummer bleef behouden. Deze maatregel werd getroffen om bij grote sneeuwval de diensten te kunnen versterken als PCC wagens uitvallen.

— De autolozze zondagen einde vorig jaar, hadden als gevolg dat in Brussel de tram- en buslijnen in dienst kwamen, die normaal op zondag niet reden. Op zondag ingekorte buslijnen reden het ganse traject. Tramlijnen bij deze maatregel betrokken zijn 24, 35, 41, 92 en 102. Sedert 20 jan. '74 rijdt lijn 102 nu terug op zondag, maar dat zal wellicht veranderen als deze lijn naar het Werryplein gaat rijden, en lijn 32 naar het Jef Mennekensplein. Dan blijven immers op zondag ook alle halten bediend. Op die dagen was lijn 32 versterkt met GPCC 7501 - 7598. PCC reed op lijnen 24 en 41, en ook op lijn 35.



