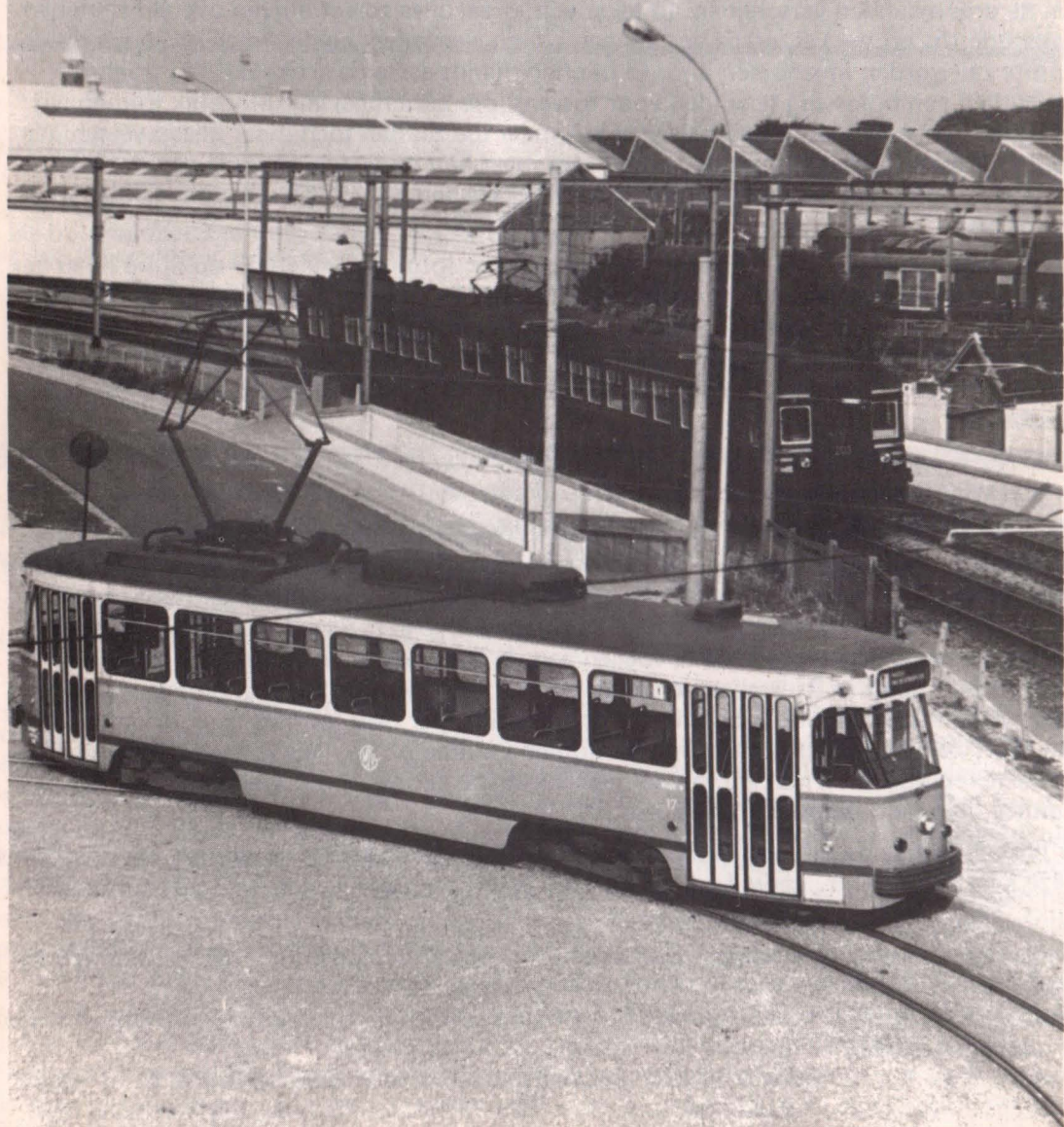
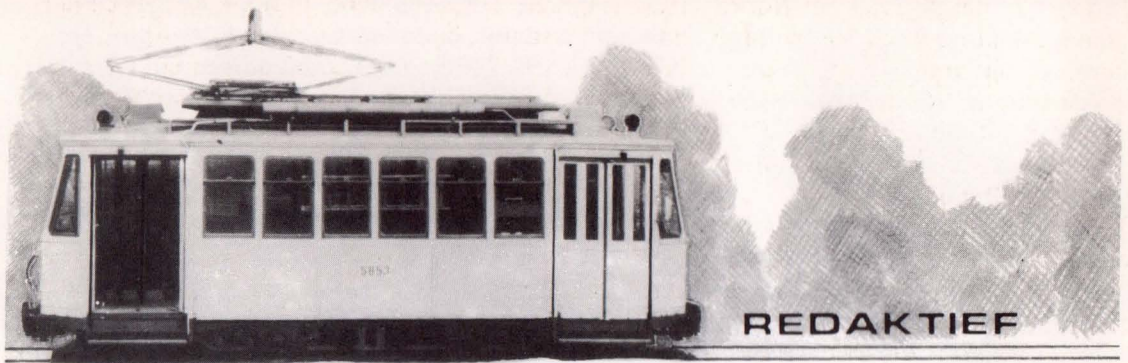


# trampost

N.R. 73 ~ 74 \_\_\_\_\_ JULI ~ OKTOBER





Dit nummer van TP is nogmaals een dubbelnummer. Dat is niet omdat wij dat graag zo willen, maar eenvoudig omdat de kosten die het tot stand brengen dermate zijn opgelopen dat wij ons daartoe genoodzaakt zien. Vanaf volgend jaar zal uw blad dan ook slechts om de drie maanden verschijnen. In tekst echter zal alles zowat blijven overeenstemmen omdat de tot nu toe verzorgde vertalingen zullen wegvallen, en de aldus vrijkomende ruimte zal worden ingenomen door in het nederlands gestelde artikelen. Wij trachten bovendien een oplossing te vinden voor tussentijdse berichtgeving. Mogelijk komen wij terug tot een stencylbijdrage zoals vroeger, maar die zal dan toch maar alleen verschijnen als de normale TP het dringende nieuws niet meer kan opnemen omwille van de tijd. Wij zoeken ook naar een oplossing voor de weggevalen vertaling van sommige bijdragen in ons blad.

In ons nummer 72 van TP verscheen op blz. 10 een foto van emr 9702 op lijn 54 aan het zwembad te Antwerpen. Wij vermelden daarbij dhr. Van Witsen als auteur. Dit bleek een vergissing. Even later ontvingen wij een brief van dhr. Lossberger uit Berlijn, waarin hij ons mededeelde dat hij op 1 juni 1940 deze foto maakte. Waarvan akte. Wij handelden hier te goeder trouw, maar bieden niettemin onze verontschuldiging aan, aan de heer Lossberger.

In TP 72 eveneens zegden wij een bijdrage te zullen wijden aan de tram Hoorn-Medemblik Omdat wij dit echter aanvoelen als vijgen na Pasen, stellen wij dit even uit, omdat we van mening zijn dat het voorjaar een beter tijdstip is. Beloofd !

De nieuwe, veelkleurige sticker van het Trammuseum-Schepdaal is verschenen. Prijs 20 fr. Tegelijkertijd verschenen 19 verschillende bladen als sticker met elk 8 lijnfilms van de MIVB. Deze films zijn geheel op schaal en bijzonder goed geslaagd. Wij verwachten in 1975 nog een aantal bladen toe te voegen aan de thans verschenen, om alzo al wat op film bestaan heeft in Brussel aan onze lezers aan te bieden. Ook van andere steden wordendeze films in omloop gebracht. De prijs is 25 fr. per blad, of 400 fr. voor de reeks van 19. Twee vergissingen die erop voorkomen worden op de nieuwe bladen hersteld. Te bestellen door overmaking van het verschuldigde bedrag op postrekening 449.80 van Amutra, Pannenhuisstraat 164, Brussel.

Er bestaat eveneens een postkaart waarop vijf films van de MIVB in kleuren zijn afgedrukt Deze kaart kost 10 fr., terwijl voor 6 kaarten 50 fr. gevraagd wordt, en 100 fr. voor 12 stuks. Te bestellen zoals hierboven.

Ten slotte is er nog te verkrijgen op diapositief, een aantal opnamen (10) in twee reeksen van 5, van opnamen van trams in het trammuseum te Schepdaal.

Reeks 1: emr 9004 + bw 1836; emr 9314 + A 8947; emr 9965; HL 979 met trein; en Krauslok. met ART 300.

Reeks 2: emr 19 + A 1590; ART 300; Pakwagen 10020; emr 9073 op lijn C; en hl 1066 + A 11751 + A 10782 - A 2107. Prijs per reeks 75 + 5 fr. verzendingskosten. Per twee reeksen: 140 fr. + 5 fr. Alleen bestellen van deze dia's per overschrijving op rekening 061 - 8453760 - 93 van W. Hoste, Fr. Nansenstraat 34 - 1070 Brussel.

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 : 300 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

- \* Redaktief
- \* De buurtspoorwegen ten zuiden van Antwerpen
- \* Stilleven op lijn E in Brussel
- \* Buitenlandse bijdrage - Haagsche Tramweg-Maatschappij
- \* Den Haag - Geboorte van een nieuw traject
- \* Om en bij de bedrijven

---

## DE BUURTSPORWEGEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN -----

Een stukje leven, een stukje geschiedenis.

HET EINDE VAN DE OORLOG IN BELGIE.

4 september 1944. Sinds gisteren is Brussel bevrijd, en de bevrijdende troepen bewegen zich noordwaarts. De elektrische trams van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen bleven rijden tot omstreeks het middaguur van deze zomerse dag. Toen echter bleek dat de bevrijdende kolonnes zich snel in de richting van Antwerpen bewogen, werd het bevel gegeven in te rukken. In de namiddag eisten de Duitsers twee of drie trams op om soldaten naar Turnhout te brengen, en dan werd het weer stil op de MIVB sporen. Dezelfde dag nog werd haast zonder slag of stoot, de Scheldestad ontzet. Het doel was echter ruimer dan het eerste gevolg. In Frankrijk immers waren, als gevolg van de invasie, de havens verwoest, de spoorwegen vernield, en de bruggen opgeblazen. Op dat ogenblik viel haast onbeschadigd de haven van Antwerpen in bevrijdende handen ! Dat betekende dat van zohaast de Scheldemonding in Nederland weer vrij zou zijn, schepen, manschappen en wapens meteen 750 km dichter bij het front konden worden gebracht. De vrijmaking van de Schelde was dus een logisch eerste gevolg. De Duitsers namen overhaast de vlucht uit Antwerpen, maar toen ze merkten dat ze daarin niet gevolgd werden, keerden ze op hun stappen terug, en hergroeperden ze zich in Merksem, waar ze de bevolking verplichtten mede te helpen hun troepen in te graven. Voor de Merksense bevolking was de nachtmerrie nog niet voorbij.

De feestvreugde te Antwerpen werd vaak brutaal verstoord, want de stad werd nu vanuit Merksem onder vuur genomen. De bevriende troepen daarentegen drongen niet verder door dan Antwerpen, om het front niet te verzwakken door te grote verspreiding van manschappen en wapens. De opmars was te snel gegaan zodat de Duitsers er niet in geslaagd waren ernstige schade te berokkenen aan de haveninstellingen. Door de snelle gebeurtenissen was de spoorlijn van de NMVB naar Boom vrijwel onbeschadigd gebleven, zodat reeds op 6 september 1944 om het uur een tram reed tussen de Metropool en Mechelen. Het centrum van de Scheldestad kon echter pas op 8 sept. bereikt worden, maar de beschieting van de stad door de Duitsers vanuit Merksem leidde ertoe dat reeds na enkele dagen diensten terug beperkt werden tot de stadsrand.

Bestendig inslaande projektielen en de daaruit voortvloeiende stemmingen maakten het verkeer niet alleen moeilijk, maar betekende daarenboven een niet te verwaarlozen gevaar voor de reizigers.

Zoals wij vorige maal reeds zagen werd tussen 16 sept. en 15 okt. 1944 een direkte tramdienst ingelegd tussen Antwerpen en Mechelen, om de twee uur. Er was echter geen halte voorzien op Antwerpen - Kiel, zoals wij daarbij ten onrechte vermelden. Op 16 okt. 1944 keerde men terug tot een uurdienst tussen beide steden, via Boom, en op het halfuur daartussen een doorstreepte 50 tot Boom. In de spitsuren echter was de opeenvolging 52, 50 bis en 50 bis, met dus om de 20 minuten een tram tot Boom. De 50 (Rumst) reed toen zeer weinig. Vanaf die dag werd ook de twee-uurdienst hervat tussen Aartselaar en Rumst. (lijn 54).

Maar 16 oktober 1944 was ook de vierde dag dat Antwerpen door de Duitsers met V-bommen werd bestookt. Die beschieting duurde zes maanden, en haast dag aan dag vielen voltreffers op te tekenen ! Door deze bestendige bominslagen werden de tramdiensten ernstig gehinderd, en vaak onmogelijk gemaakt, maar steeds werd in een minimum van tijd de weg weer vrijgemaakt om indien enigszins mogelijk, weer verder te kunnen rijden. Ook in dien een V-bom was ingeslagen en de treindienst als gevolg daarvan ontredderd of zelfs gestremd was, was de tram de reddende engel. Er zijn trouwens een V 1 en een V 2 ontploft in de koepel van het Centraalstation. Op 27 maart 1945 viel te Mortsel de voorlaatste V bom om 22 u.48. Ze sleepte 23 mensen mee de dood in en verwonde er 62.

Op 28 maart 1945 viel de laatste vliegende bom in Ekeren - Hoogboom, op het Poloplein. Het was 23 u.45. Deze 858<sup>e</sup> inslag maakte geen slachtoffers, maar 23 huizen werden beschadigd. Van de 5960 bommen op Antwerpen afgevuurd, bereikten er 858 hun doel ! De treurigste bladzijde uit de geschiedenis van onze roemrijke metropool werd omgeslagen, en het leven ging verder...

In versneld tempo werd er nu voortgewerkt om alles weer terug in zijn normale vorm te krijgen. In 1946 werd de lijn tussen Rumst en Mechelen van elektrische seinen voorzien. Voordien was deze lijn niet van enige seininrichting voorzien.

Tussen Antwerpen en Rumst was voor de oorlog al een seininrichting aangebracht, met uitsluitend witte lichten, die met de hand werden bediend. De lijnen 53 en 54 hebben voor de oorlog ook geen seinen gekend, en werden ook daarna niet van een dergelijke uitrusting voorzien.

De geringe dienst die daar werd onderhouden maakte dat ook niet noodzakelijk.

De tien door de Duitsers gevorderde bijwagens die in 1943 naar Krefeld waren overgebracht kwamen op 14 feb. '46 terug in Merksem aan in een vreselijke toestand. Het ging om de rijtuigen 19033 - 19041 en 19043 van de reeks 19033 - 19047, allen twee-assers met vijf ramen. Ze werden gebouwd door de Cie Centrale de Construction te Haine St Pierre; de 19033 - 19037 kwamen in Antwerpen aan op 18 Juli 1923 en de 19038 - 19047 vanaf 27 aug. 1923. Ondanks de zware beschadigingen die de weggevoerde rijtuigen in Duitsland hadden opgelopen, werden ze allemaal hersteld in Merksem en hetzelfde jaar nog terug in dienst genomen. Voor zover ons bekend reden deze bijwagens nooit op de lijnen 50, 52, 53, 54.

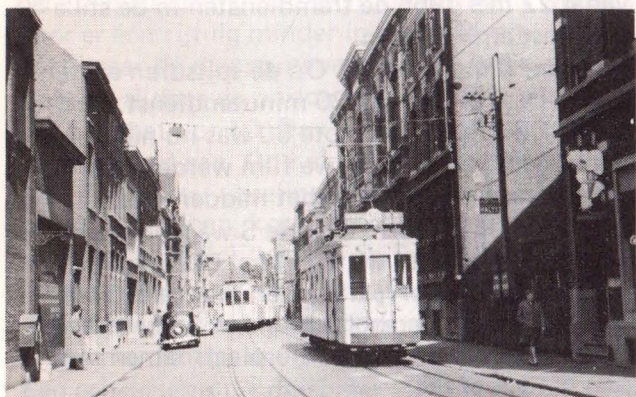
De eveneens gevorderde motorwagens 9700 - 9709, die in 1943 naar Essen waren gezonden, maar die ook gereden hebben in Krefeld en Mönchen - Gladbach, kwamen ook terug in 1946. Van de tien rijtuigen waren er slechts zes te herstellen.

Van die zes kwamen er drie in dienst in 1947 en de overige drie in 1948. Bij het opstellen van dit artikel is het mij niet bekend welke rijtuigen dat waren. Er blijkt ook een henummering te zijn doorgevoerd de nacht voor hun vertrek naar Duitsland, waarbij de gevorderde rijtuigen de nummers kregen van mindergoede rijtuigen die hier zouden blijven. De in goede staat verkerende rijtuigen bleven aldus hier, en de mindergoede gingen de grens over. Ook de toedracht van deze henummering is mij onbekend. Mocht iemand daar meer van weten, gelieve hij de redactie daarvan in te lichten om onze lezers deze feiten te kunnen mededelen.

Eveneens in 1947 werden op verzoek van het stadsbestuur van Mechelen de diensten van lijn 52 (en ook deze van H en T) omgelegd over de vesten langs het Hoogstratenplein, om van daaruit via het Raghenoplein het station te bereiken. Men beoogde daarmee het voorkomen van verkeershindernissen in de nauwe straten van de binnenstad. Vaak werd dan ook gereden langs de Koepoort, en dan via lijn 3 naar de Grote Markt, IJzerenleen, Brusselse Poort, Station. De terugrit liep dan over de Bruul tot de Grote Markt, vanwaar dan weer over lijn 3 naar de Koepoort werd gereden en dan verder normale weg.

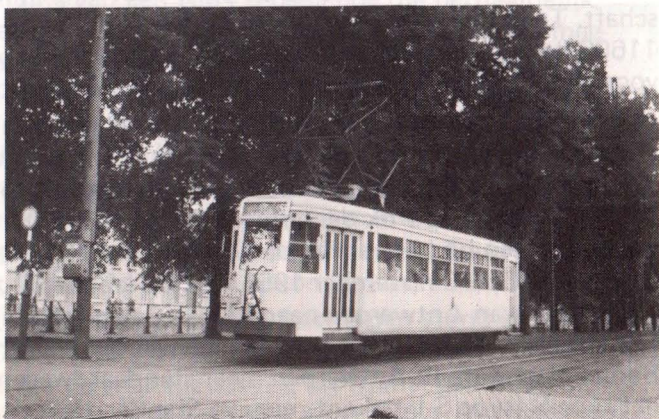
In Aartselaar-dorp werd in 1949, op aandringen van het gemeentebestuur van deze gemeente te, het goederenstation afgeschaft. Nadat lijn 53 was afgeschaft bleven de sporen nog lange tijd liggen. Ondertussen vonden wij terug dat pas op 13 maart 1950 deze lijn voor alle verkeer gesloten werd tussen de Vosberg in Rumst en Duffel-Dorp, om wegeniswerken te kunnen uitvoeren. Dit vak werd opgebroken in 1951. De foto die wij in TP 72 publiceerden omtrent het opbreken der sporen in Duffel, moet dus ook noodzakelijkerwijze later genomen zijn dan vermeld.

Op 5 oktober 1952 werden de trams van lijn 50 doorstreept vervangen door de normale 50, en allemaal doorgetrokken tot Rumst.



Emr 9776/50 op de Varkensmarkt te Boom.  
Op de achtergrond de 9786/52 met bw 2100.  
4 juli 1955 - Bouwman.

Er ontstond nu een halfuurdienst tot Rumst in stede een uurdienst. Ook na het verdwijnen van lijn 52 in 1956 zou deze frekwentie behouden blijven. Eén op de twee trams gaf toen aansluiting op de bus naar Mechelen. De doorstreepte 50 werd nu slechts ingeschakeld op de drukke uren, wanneer er een twintig-minutendienst was te Boom.



5 juli 1955. S 9996 op lijn 52 op de vestingen bij de Liersepoort te Mechelen. V. Witsen.

Vanaf 15 feb. 1953 rijden de buitenlijnen ven Mechelen (52, H en M) definitief langs de vesten naar het station, in verband met de nakende afschaffing van de stadsdiensten in deze stad. (Noteer in dit verband dat de lijn T sedert enkele tijd vervangen was door de lijn M, Brussel-Mechelen; daarvoor later meer.)

De lijn 52 kwam dus van de Katelijnepoort over de vesten tot het Hoogstratenplein, vanwaar zij vervoegd werd door de H en de M, om via het Raghenplein naar het station te rijden. Op 10 december 1953 waren alle spoordiensten in de binnenstad van Mechelen verleden tijd, want de stadslijnen waren opgeheven, en de sporen niet meer te berijden. Het overladingsstation in Reet werd in maart 1953 gesloopt, maar de doorgaande sporen bleven bestaan want die werden nog gebruikt door lijn 54.

Eveneens in 1953 is begonnen met de aanleg van het lusspoor. Tot dan toe immers hadden de buitenlijnen een kopspoor aan het station van Mechelen. Nu zou er voorzien worden in een eindpuntlus. Niet vergeten dat vroeger vaak een lus gereden werd over de lijnen 1 en 3, waar we hierboven reeds over spraken. De nieuwe lus kwam er, door het kopspoor te laten afbuigen over het Stationsplein in de H. Conciencestraat, waar het aansloot op de bestaande sporen van de stadsdiensten. Over deze sporen werd gereden tot aan de Arsenaalstraat, waarin tot dan toe geen sporen lagen. Hier kwamen er nu, die aan de andere kant van de straat uitliepen in de bestaande sporen van de Stationsstraat. De lus werd in 1954 in gebruik genomen.

Datzelfde jaar werden in Boom de rode lichten aangebracht die door de tram zelf werden bediend, om een veilige overtocht te waarborgen over rijksweg 1 Bis, Antwerpen-Brussel.

Door de verbussingen die tot dan toe waren doorgevoerd liet men weldra ook begerig het oog rusten op lijn 52, met het gevolg dat vanaf 22 mei 1955 de tramdiensten in de stille uren door bussen werden vervangen tussen Rumst en Mechelen.

Alle trams, die toch om het halfuur bleven rijden, filmde nu 50. Op de spitsuren echter reed lijn 52 nog tussen beide steden met trams. Daar er dan een 20-minutendienst werd gereden, was de opeenvolging der lijnen 50, 50, 52. De doorstreepte 50 was nu niet meer te zien. Toen omstreeks die tijd de standaardwagens van een nieuwe film werden voorzien, stond het lijnnummer rechts op de films, waar het vroeger in het midden stond.

Op deze nieuwe films kwam de 50 doorstreept niet meer voor. Ook de S wagens kregen een andere film. Op beide films was het cijferveld zwart met witte cijfers. Dat is op de meeste films zo geweest, waar de koersborden een wit cijferveld hadden met zwarte lijncijfers. Tot nu toe waren de teksten op alle lijnfilms en koersborden in Antwerpen steeds van dezelfde grootte geweest. Op de laatste films echter krijgen we nu plaatsnamen met lettertekens in verschillende grootte.

In de kalme uren reden doorgaans enkel losse motorwagens, maar in de drukke uren werden twee tot drie vierassige bijwagens meegenomen, die doorgaans allemaal bezet waren als de tram de stad buitenreed. In die tijd gebeurde het toch nog wel dat tweassige bijwagens werden ingezet.

Dat was meer te zien nadat op 30 april 1957 lijn H, Mechelen-Heist op de Berg was afgeschaft. Toen kwamen verschillende bijwagens van de reeks 10500 en 10600; 11500 en 11600 de diensten wel eens versterken, waarschijnlijk omdat er elders geen emplooi meer voor was. Ook bijwagens van de Mechelse stadsdiensten werden toen vaak gezien. Al deze rijtuigen vervingen toen de bijwagens met open balkon, want al waren sedert de bezetting vierassige bijwagens op de lijn gekomen, de tweassige waren nog lang niet afgeschreven. Ze zouden hun diensten blijven verlenen tot omstreeks 1960.

Als een lange slang trok de motorwagen die heerlijke sliert bijwagens door de bochten, ook al sloegen bij het vertrek de wielen van de trekker wel eens door, maar daar is zand goed voor. Op 10 november 1956 trok de laatste 52 zijn last van Mechelen naar Antwerpen, en van Antwerpen naar Rumst. Toen reed hij de geschiedenis binnen.

Lijn 50 bleef echter geheel ten dienste van de reizigers tussen Antwerpen en Rumst via Boom. Naarmate in Antwerpen meer standaardwagens werden vervangen door deze van het type S (type S betekent: nieuwe Standaardreeks) werden de oudere wagens door



Antwerpen-Kiel, 13 mei 1966.  
10328 op lijn 50 met twee bij-  
wagens, tussen moderne hoog-  
bouw, op de Boomsesteenweg

nieuwe vervangen. Lijn 50 was de laatste lijn waar iedere dag standaardwagens reden. In de kalme uren alléén S wagens, maar tijdens de piekuren werden de diensten versterkt door standaardwagens. Ze bleven er in dienst tot de voorlaatste dag. Op zaterdag-zondag en feestdagen reden er enkel S wagens. De komst van S wagens op lijn 50 bracht een andere dienstregeling met zich. De S wagens waren sneller dan de standaardwagens, waardoor er één rijtuig minder in dienst kwam. De lange rusttijden aan de termini werd ingekort, maar de dienstuitvoering bleef gelijk.

Voor en tijdens de oorlog kwamen de trams van buiten de stad in Mechelen aan op het uur 5 en het uur 10. Ook de toen bestaande buslijnen kwamen omstreeks dit uur in de Bisschopstad aan. Op het uur 15 kwamen de directe treinen uit Brussel en Antwerpen aan. Een vlotte wisseling van reizigers was aldus verzekerd. Een minuut later vertrokken beide treinen, kort daarop gevolgd door de treinen naar St.Niklaas (die echter niet ieder uur reden! ), Leuven en Dendermonde. De trams en bussen vertrokken dan weer uit Mechelen omstreeks het uur 20 en -25. Deze voorziening werkte voortreffelijk tot eenieders voldoening. Na de oorlog kwamen er meer treinen, en werd de regelmaat verbroken in die zin, dat de diensten niet meer zo stipt op elkaar afgestemd waren.

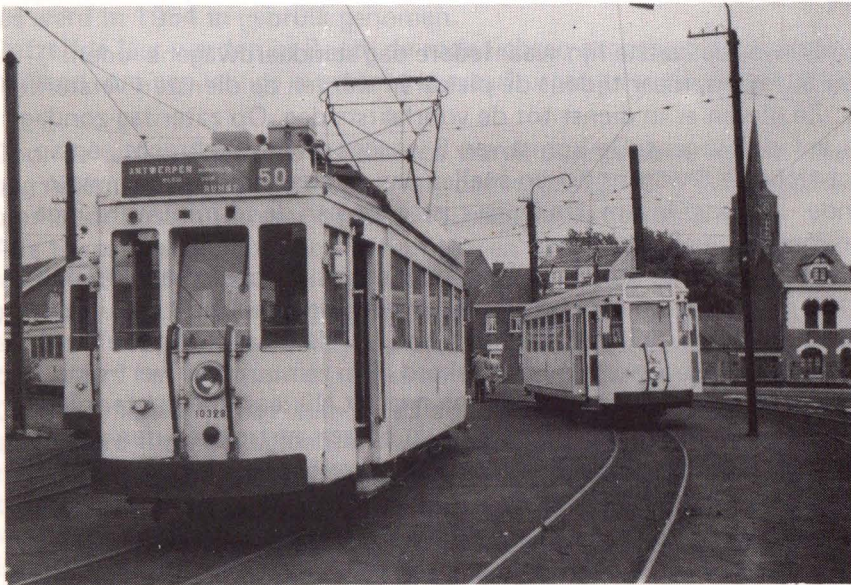
Een gebeurtenis uit de zomer 1944 is wel het vermelden waard. In Boom, ter hoogte van de brouwerij Van Reeth, bij de spoorwegovergang, was de bovenleiding naar beneden gekomen over een nogal grote afstand. De elektrische dienst was de ganse namiddag onmogelijk, tot in de vroege avond. De reizigers moesten eerst te voet aan de plaats van het ongeval voorbij gaan tot aan de Tuinwijk enerzijds en tot op de Varkensmarkt anderzijds. Dat gebeurde onder begeleiding van een NMVB-bediende die herhaaldelijk de reizigers aanmaande de draad niet aan te raken. Wat later werd een stoomtram ingelegd tussen de Varkensmarkt en de Tuinwijk en terug. Met de herstelling werd onmiddellijk begonnen, maar het zou verschillende uren duren vooraleer de dienst terug normaal zou kunnen rijden. Ondertussen deed de stoomtram zijn best om alles in goede banen te houden. Dat gebeurde als volgt :

De tram uit Rumst reed tot op de Varkensmarkt. Daar werd de motorwagen losgemaakt van de bijwagens en reed er omheen. De stoomlokomotief nam de bijwagens over en bracht ze langs de gewone weg tot aan de wissel van de Tuinwijk. Daar was ondertussen de motorwagen van de tram die uit Antwerpen gekomen was, al rond zijn bijwagens gereden, terwijl hij wat verder op het spoor richting Antwerpen stond te wachten. De stoomtram reed tot tegen de uit Antwerpen gekomen bijwagens, werd eraan vastgemaakt, en duwde ze terug tot achter de wissel, zodat de uit Rumst gekomen bijwagens, goed op de wisselplaats stonden, waar ze dan werden losgemaakt. De machinist

van de stoomtram veranderde van stuurstand, en reed over het tweede wisselspoor met de bijwagens die nu achteraan hingen, terug naar Boom. De uit Antwerpen gekomen motorwagen reed tot tegen de uit Rumst gekomen bijwagens, werd vastgemaakt en vertrok terug naar Antwerpen. In Boom op de Varkensmarkt begon dan hetzelfde maneuver als hierboven. Laat in de avond was de herstelling voltooid, en de volgende dag was alles terug normaal.

Na het afschaffen van lijn 52 volgde er nog een periode van tien jaar, waarin de tram de alleenheerschappij behield tussen Antwerpen, Boom en Rumst.

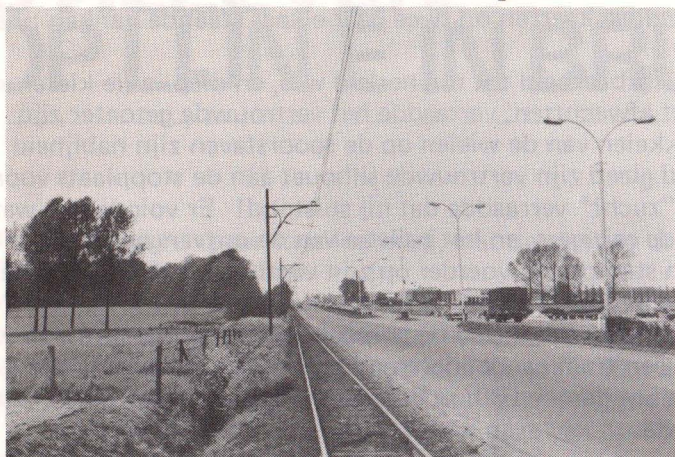
Tot het einde toe werd nu een strakke dienst gereden om het halfuur die in de drukke uren teruggebracht werd tot een twintigminutendienst, naar goede oude gewoonte. Alle trams reden door tot Rumst, waar om het uur een aansluiting bestond met de bus naar Mechelen. In de vijftiger jaren werden plannen gemaakt om rijksweg 1 bis, Antwerpen-Brussel via Boom, tot een volwaardige snelweg om te bouwen. Met de uitvoering van deze plannen is men nu eigenlijk pas begonnen. In de oorspronkelijke ontwerpen was de tramlijn op de linkerzijde gepland, vanuit Antwerpen gezien, maar daar komt nu wel niets meer van.



Rumst 21 mei 1966. Galgeshow van het materieel van lijn 50. De 10328 werd kort nadien de prooi der vlammen, terwijl de 41005 naar Brussel ging, en later naar Spanje.

Toen in 1956 lijn 52 verbust werd, had men de verbussing van lijn 50 veel vroeger gedacht, maar de werkelijkheid duurde tien jaar. Op 21 mei 1966, de laatste dag van de tramuitbating, bracht onze Vereniging een afscheidbezoek aan de lijn. We reden toen met emr 10188 en bw. 19280 van Antwerpen naar Rumst, waar een galgeshow gehouden werd van het veroordeelde materieel. Van Rumst reden we terug naar Antwerpen, om via lijn 64 naar Wuustwezel-grens te rijden. Terug tot Merksem, waar we rechtstreeks afdraaiden naar Schoten-Lindelei over lijn 61 doorstreept, om nadien terug te keren over lijn 61 naar het Rooseveltplein. Wegens tijdsgebrek werd lijn 65 tussen de Kleine Bareel, Mariaburg en Kapellen niet bereden. Buiten deze lijnen was er te Antwerpen toen al niets meer over van de glansperiode van de NMVB. In de late avond van die dag reed de laatste 50 van Rumst naar Antwerpen. Het rijtuig dat deze dienst verzekerde is ons niet bekend. De volgende dag was het gedaan met de prachtige konvoien die vaak 16 assen telden, gedaan met de sfeer op een lijn die een zeer eigen karakter had op het Antwerpse net!





11 mei 1966, op de grensscheiding Wilrijk-Aartselaar, waar lijn 50 een zeer eigen aspect vertoonde, en waar vaak dichte mist het zicht belemmerde.



17 april 1966: S 9745 met bw 19566 op lijn 50, tussen de droogloodsen van Terhagen, de streek van de Antwerpse Borinage.



21 mei 1966, even voor de St Anna-kapel te Boom, de streek waar schoorstenen groeien, met de S 9775, lijn 50.

De nevelslierten over de drassige weiden tussen Wilrijk en Aartselaar zullen niet meer doorkliefd worden door een tram die ondanks een killige herfst zijn uurregeling wist te verdedigen. Gedaan ook het gezellige kaarten op twee naar elkaar staande banken : het was allemaal voorbij.

Als op mistige herfstdagen de zichtbaarheid tot nul herleid was, en diep in de kleren weggedoken reizigers zijn komst afwachtten, verraadde het vertrouwde getoeter zijn komst al van ver, terwijl het tokkelen van de wielen op de spoorstaven zijn nabijheid verraadden. Bestendig toeterend gleed zijn vertrouwde silhouet aan de stopplaats voorbij, kwam tot stilstand, en een "zucht" verraadde dat hij stilstond! Er volgde dan wat geschuifel van op- en afstappende reizigers, en het belletje van de ontvanger zei dat achteraan alles in orde was. Dan stampte de voerder op zijn voetbel, en steeds toeterend verdween het verlichte rijtuig in de mist.

Maar ook als bij warm zomerweer de hitte boven de greppels hing te sidderen, was er sfeer op de lijn ! Dan kwam er een tram aandenderen met gezwinde snelheid. Achter hem bogen de takken langs de sloot demoedig hun bladeren uit zuivere gewoonte, want weldra immers kwam de volgende.

Dat was de dagelijkse romantiek van een stukje spoorlijn van bij ons. We konden er dagelijks van snoepen, als wij er maar even aandacht aan besteedden.

Tussen Boom en Terhagen scheerde de tram vlak voor de huizen weg. Vrijdag was en is schoonmaakdag. De huisvrouwen schrobden dan degelijk de tegels voor hun huis. Studenten van de scholen van Boom en elders wisten dat. Open platvorms waren dan ook hun uitverkoren plaatsen op de tram. Dan werden behendigheidsproeven gehouden om ter meeste keerborstels weg te halen, gewoon door een been er naar toe te steken. En het lukte ! Natuurlijk tot ergernis van de dames die hun borstel een stuk verderop moesten gaan halen. Het lukte bijna steeds, tot op het ogenblik dat een student de paal van de bovenleiding niet had gezien. Vanaf dat ogenblik getuigde zijn gekwetste scheenbeen van het feit dat hij de paal niet over het hoofd kon zien. De borstels kenden een tijd van rust, tot het scheenbeen genezen was, en dan begon het spel opnieuw. Studenten waren dan ook niet opgetogen toen de gesloten bijwagens algemeen hun opwachting maakten, maar de borstelende dames vonden het best.

Op de zuidelijke lijnen van Antwerpen hebben nooit spoorauto's in regelmatige dienst gereden, want die lijnen waren al geëlektrificeerd toen dat vervoermiddel algemeen zijn opwachting maakte. Even voor de oorlog werden er wel toeristische rondritten georganiseerd vanuit Antwerpen, die met spoorauto's werden gereden : dat was nieuw! De tocht ging over Broechem en Zandhoven naar Oostmalle. Vandaar over Herentals naar Westerlo, waar een ruime tijd genomen werd voor een bezoek aan de abdij van Tongerlo. De volgende stop was Aarschot, eveneens met een flinke pauze. Over Baal en Tremelo werd naar Putte (bij Mechelen) gereden, en zo verder naar Heist op de Berg, Itegem, Herenthout, Zandhoven, Broechem en Antwerpen-Zurenborg. Wij kunnen het helaas niet meer overdoen! Na de oorlog werden aan het zwembad van de Brederodestraat nog eens twee spoorauto's met bijwagen gezien, die ook een reislustig gezelschap vervoerden. De tram is weg, maar de streek van de "Antwerpse Borinage" heeft zijn eigenheid nog steeds bewaard, en een zomers bezoek aan de streek waar schoorstenen groeien bevelen wij toch graag aan: Boom, Terhagen en Rumst zijn het echt waard!

# STILLEVEN OP LIJN E IN BRUSSEL

25 Mei 1967 was een prachtige lentedag, met de gewone drukte van het middaguur aan het Grondwetplein in Brussel.

Foto's maken van de tram behoort tot de gewone bezigheden van de tramliefhelver. Je slentert wat rond met het fototoestel in de hand en op een bepaald ogenblik vraag je je af wat er gaat gebeuren. In die periode kwam er elke dag een tram uit Dilbeek, die aan het Grondwetplein was omstreeks 12u.05. Naar aloude gewoonte filmde die lijn E, want hij reed slechts tot aan de Hut, buiten deze van 8u.05 de enige die deze dienst nog verzekerde. In betere tijden vertrok lijn E vanaf het Rouppeplein, en reed een frekwente dienst de ganse dag. Dat was in 1967 echter al voltooid verleden tijd. Juist omdat die E zo weinig reed was het de moeite om er op te wachten. Het archief verschaftte al zo weinig over lijn E, en dan wacht je graag. En daar kwam hij. Zoals van een tram verwacht mag worden stopte hij aan de halte naast de Jamarhelling van de MIVB. Eindelijk een foto van lijn E! Meteen krijg je dan een rijk gevoel, want het is toch maar meegenomen. De tram rijdt verder, je draait je om, en je neemt weer een foto. Goed zo. Dan merk je meteen dat de trolley ontspoort en meteen kaarsrecht omhoog gaat staan. De tram stopt net voor de spoorwegbrug, de deur gaat open, de ontvanger komt buiten, kijkt omhoog en bromt iets van "de flesj es af". Instinktmatig grijpt hij naar de koord, maar die is er niet. Verwondering... "Ha, doe lei ze" en hij bukt zich om de koord van de grond op te rapen, maar dat betekent dat deze gebroken is. Ondertussen is de bestuurder er bij gekomen, en die ziet ook wat er gebeurd is. "Potverdoezje, dei koor es kapot, naa zemme goe!" Hij kijkt wanhopig omhoog en ziet een stukje koord aan de trolley bengelen, zes meter boven de grond. Ondertussen kijkt de ontvanger wantrouwend naar het verkeer dat uit alle richtingen op hen aanstormt. "Tja" zegt hij, "doe moet eimand oep da dek goen eh". Er is nog een derde persoon van de NMVB op de tram: hij is de jongste, en hij is blijkbaar in dienst in de werkplaatsen. Met verenigde krachten werken ze hem het dak op, waar de opstandige trolley nog steeds trots het hoofd in de wind houdt. De man maakt een beweging om de trolley te grijpen, maar beneden roepen twee monden gelijk: "Pas oep jong, doe meugde nie mee aa bloete hanne oenkaome!, da wette toch!" Hij wist het. "Smijt ne kie da koor oep 't dek" beveelt hij, waar dadelijk op gereageerd wordt.



25 mei 1967 op het grondwetplein in Brussel, perikelen met de 10434 op lijn E. "Smijt ne kie dei koor noe bove..." waar dadelijk op gereageerd wordt.



...en zette zich schrijlings over de trolley'stang.

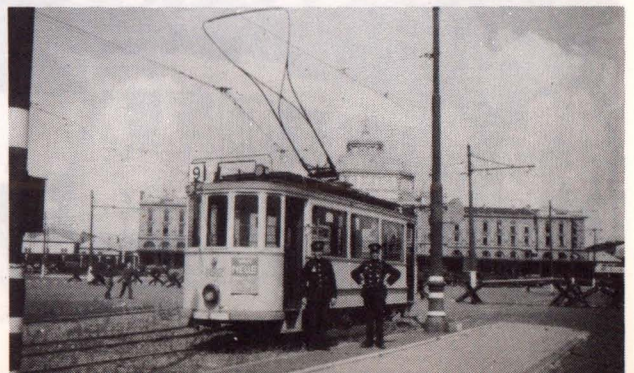


...waardoor hij het overwicht haalde



...geruggesteund door de tram-bestuurder.

H.T.M. Scheveningen, 16 aug. 1945. Pendeldienst tussen het Cirkus en de Wittebrug. Emr 162 op lijn 9 s. Foto Voerman.



Beneden schuiven auto's voorbij om voorbij de hindernis te geraken; boven slaat de man de koord rond de trolley en trekt die behoedzaam naar beneden tot onder de bovenleiding. Dan grijpt hij hem stevig met de blote hand en zet zich schrijlings over de koppige trolley-stang. Die geeft zich echter niet gewonnen en met alle krachten die ze in haar veer verenigen kan, trekt ze die samen, zodat de man op het dak verschrikt 30 cm. wordt opgetild. Hij blijft koelbloedig en schuift wat naar de kop van de trolley toe, waardoor hij het overwicht haalt. Daardoor echter hangt het trolleywiel buiten zijn bereik, over de dakrand heen. Er wordt wat op en neer geroepen, en dan klimt de ontvanger op de achterbuffer van de tram, geruggesteund door de trambestuurder. De ontvanger grijpt nu het stukje koord vlak onder het trolleywiel, en maakt het met een krachtige knoop vast aan het lange stuk van de koord. De breuk is hersteld, en ze kijken alle drie voldaan naar het verholpen euvel. Ze hebben gewonnen!

De man op het dak gaat van de trolley, die nu triomfantelijk wordt vastgehouden door de ontvanger, terwijl hij met wat kunst- en vliegwerk van het dak komt. De ontvanger mikt met de trolley naar de draad en hij heeft beet!

Drie gelukkige gezichten en drie paar wrijvende handen. Eén voor een stappen ze op de tram, terwijl de wagenbestuurder zegt: "Allei voesj! we raa noe d'Espinet" en dat deden ze dan ook. Van onze kant hadden we meteen wat foto's van lijn E.

Antwerpen, september 1974  
Roger Bastaens.

---

## BUITENLANDSE BIJDRAGE

### HAAGSCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ

#### Een Historische terugblik op lijn 9.

---

Op 1 september 1974 werd tramlijn 9, die tot genoemde datum het traject Scheveningen-Kurhaus, Centrum, Station H.S. en terug bereed, verlengd met de route: station H. S. - Moerwijk-Vrederust en terug. Met deze verlenging, geheel op vrije baan, werd de lijnlengte van lijn 9 nagenoeg verdubbeld, en van 13,290 km op nagenoeg 26 km gebracht, of zowat 13 km van Scheveningen tot Vrederust. Aldus kregen de uitgebreide woonwijken in Zuid-Westelijk Den Haag een rechtstreekse verbinding met Scheveningen, via het station Hollands-Spoor en het stadscentrum. In de nabije toekomst, als de kunstwerken voor de semi-metro rond het station Den Haag-Centraal gereed zijn, wordt ook dit station in de reisweg opgenomen.

De inzet van het allermooiste materieel, bestaande uit PCC-rijtuigen van het type 1300-2100 gekoppeld, maakt het mogelijk, met hoge frekwenties in de spitsuren de vier-minutengrens te bereiken, en aldus het 13 km traject binnen de 35 à 40 minuten af te leggen. Met de eerder tot stand gekomen uitbreiding van tramlijn 6 tot een 17,5 km lang traject tussen Berestein en Leidschendam-Noord, en de nog in het voorbereidingsstadium verkerende plannen, is Den Haag druk bezig, het in gans Nederland na de tweede wereldoorlog zo in verdrukking gekomen railverkeer, in ere te herstellen. Lijn 9 is hiervan een sprekend voorbeeld, derhalve waard om de ontwikkeling van die lijn, waarvan de basis werd gelegd in het jaar 1864, in het kort te beschrijven.

Op 25 juni 1864 werd de eerste (paarde) tramlijn in Nederland voor het publiek verkeer geopend. Deze lijn, in handen van een Engelse Maatschappij, bereed de route tussen Den Haag en Scheveningen via de vermaarde Oude Scheveningseweg, een traject dat thans nog grotendeels bereden wordt door tramlijn 8 waardoor deze lijn zich terecht mag verheugen in de eerbiedwaardige ouderdom van 110 jaar! Reeds met ingang van 16 juli 1864 werd via de Nieuwe Badweg-Badhuisweg en de Wittebrug, een tweede railroute tussen Den Haag en Scheveningen in exploitatie genomen die, gekoppeld aan de eerste, het instellen van een ringlijn mogelijk maakte. In feite betekende deze nieuwe

route-toen grotendeels voerende door onbebouwd duinterrein-de basis waarop in later jaren tramlijn 9 zou worden gerealiseerd.

De exploitatieuitkomsten van het traject via de Badhuisweg waren in den beginne zo droevig, dat weldra de diensten via die route uiterst zelden werden uitgeoefend en het tramverkeer tussen Den Haag en Scheveningen zich concentreerde via de Oude Weg. Het is nuttig erop te wijzen dat Scheveningen nimmer een zelfstandige gemeente is geweest, en steeds deel heeft uitgemaakt -en nog! - van Den Haag, dat officieel 's Gravenhage heet.

Van een enigermate zelfstandige lijndienst op het traject via de Wittebrugroute kan in 1873 worden gesproken, al was deze dienst nog erg fakultatief van aard. De opkomst van Scheveningen als badplaats van internationaal allure, mogelijk geworden door de aansluiting van Den Haag op het Europese spoorwegnet met ingang van 1 mei 1870, door de opening van de NRS-spoorweglijn Den Haag - Gouda, is aan het instellen van de fakultatieve tramlijn via de Wittebrug niet vreemd.

Desondanks bleven de exploitatieuitkomsten verre beneden de verwachtingen hetgeen tot gevolg had dat in 1876 de lijn in de wintermaanden, nu met vaste diensten, werd beperkt tot het traject Plein-Sumatrastraat v.v. In de zomermaanden doorgetrokken tot het Badhuis te Scheveningen.

De NRS (Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij), die met genoeg het aantal reizigers uit de midden- en oost-Europese landen met bestemming Scheveningen zag stijgen, ergerde zich aan de gebrekkige wijze waarop het reizigers- en bagagevervoer tussen haar Haagse station en de Scheveningse hotels door de paardetram werd uitgeoefend. Een en ander had tot resultaat dat zij in 1879 een stoomtram tussen haar station en Scheveningen in exploitatie nam, hiermede Den Haag wederom een primeur op tramweggebied schenkende. Voor de Haagse paardetram was deze stoomtramlijn een geduchte konkurent die haar toch al niet zo best florerende lijn via de Wittebrugroute een fors deel van de toch al zo weinige klanten ontnam. Die Haagse tram, toen in handen van de (Belgische) S.a. des Tramways de la Haye, reeds in 1878 het dreigende gevaar van de NRS-stoomtramlijn-in-aanleg bespeurende, trachtte in genoemd jaar ook stoomtraktie in te voeren. Het bleef echter bij enkele proefritten op het trajectgedeelte tussen het Badhuis en de Wittebrug die tot resultaat hadden dat de gemeentelijke overheid toestemming gaf tot exploitatie van stoomtraktie op de lijn via de Oudeweg, die door allerlei geharrewar nimmer werd gerealiseerd.

De Haagsche Tramweg-Maatschappij - eveneens van Belgische origine -, die in 1887 de noodlijdende affaire van de TH had overgenomen, pakte de zaken fors aan en besteedde de nodige aandacht aan het noodlijdende lijntje via de Wittebrug, dat bovendien de konkurrentielast had te dragen van de NRS (later SS) stoomtramlijn. Daarbij kwam het feit dat de Haagse tram de door de gemeente 's-Gravenhage verstrekte vergunning aan de NRS tot aanleg van die stoomtramlijn als een inbreuk beschouwde op de aan haar verleende concessie tot aanleg en exploitatie van tramwegen binnen de Haagse gemeentegrenzen. Als tegenzet ging de HTM op de Wittebruglijn, die in 1890 tussen de Wittebrug en het Kurhaus verlegd was van de Badhuisweg naar de Nieuwe Parklaan en die vrijwel over de gehele lengte van dubbelspoor was voorzien, in de zomermaanden exploiteren met accutrams. In de wintermaanden werd met paardetraktie de dienst uitgeoefend tussen Plein en Atjehstraat c.q. Wittebrug. De zich steeds verder uitbreidende bebouwing rond de Wittebrug verlengde in 1901 de winterdiensten tot de Wagenaarweg.

Inmiddels waren er tal van andere gebeurtenissen in Den Haag op gang gekomen die beslissend waren voor de toekomst van het tramwegnet. In de allereerste plaats was het statische karakter van de stad na 1860 gewijzigd in een dynamische, de ene grote stadsuitbreiding volgde in steeds hoger tempo de voorgaande op waardoor het inwoneraantal met grote sprongen toenam hetgeen niet zonder invloed bleef op de vervoercijfers bij de tram. Scheveningen vernieuwde zich op royale wijze en breidde zich eveneens gi-

gantisch uit zodat óók naar de badplaats het aanbod van reizigers toenam. Het een en ander had tot gevolg dat reeds in het midden van de 90er jaren bij de gemeente 's-Gravenhage en de HTM duidelijk werd dat het tramweginet aan modernisering (elektrifikatie) toe was.

Na jarenlang op het vraagstuk te hebben gestudeerd kwam in het voorjaar van 1904 een elektrifikatieplan uit de bus dat nagenoeg de instemming had van alle erbij betrokken partijen. Een groot probleem vormde de stroomvoorziening van de toekomstige elektrische trams, daar de gemeente 's-Gravenhage pas in 1906 over een eigen centrale kon gaan beschikken. Als redder uit de nood kon men in 1904 beschikken over stroom geleverd door de centrale van de Exploitatie-Maatschappij Scheveningen (EMS) die voor de door haar geëxploiteerde hotels, Pier, Circus enz. een dergelijke installatie had laten bouwen. De konsekwentie daarvan was dat de Scheveningse tramlijnen - dus de beide stamlijnen uit 1864 respectievelijk via de Oude en de Nieuwe Weg - als eersten voor ombouw in aanmerking kwamen. Primair koos de HTM voor de lijn via de Nieuwe Weg (de Wittebruglijn) waarbij de gedachte aan de concurrentie van de parallel lopende stoomtramlijn van de SS (v/h NRS) wel niet vreemd zal zijn geweest.

Aldus geschiedde en reeds op 6 augustus 1904 kon op het ten dele uit 1864 daterende trajekt via de Wittebrug de eerste elektrische beugeltram in Den Haag onder het lijnnummer 9 in exploitatie worden genomen die daarmede én de paardetram én de beruchte accutram op het trajekt Kurhaus-Wittebrug-Plein v.v. naar het museum verwees. Hoewel in de eerste jaren van het bestaan van lijn 9 het vervoersaanbod op het trajekt Kurhaus-Plein v.v. in de wintermaanden vrij gering van omvang was zodat de diensten óm en óm gereden werden tussen Plein en Kurhaus, en Plein-Wagenaarweg v.v., zat het met de exploitatie van de lijn, die een nagenoeg 40 jaren durende tegenslag had gekend, zeer goed en zag de toekomst er rooskleurig uit.

De vervoercijfers gingen van jaar tot jaar met sprongen omhoog en in 1920 werd de lijn fakultatief verlengd met het trajekt Plein-station H.S. v.v. die in 1924 omgezet werd in een definitieve. Tevoren was, gevolg van het kolen gebrek, in 1917 gedurende enkele maanden het noodzakelijk de helft van de diensten, gerekend vanaf het Plein, niet verder te laten rijden dan de Wittebrug.

Lijn 9 beschikte in de beginperiode over de motorrijtuigen 1-20, de zg. 'tweeramers' die in 1906 op de "Binnenhoflijn" 3, gevolgd door 4 en 13 zouden gaan verschijnen. Daarna kwamen de AEG-motorrijtuigen uit de serie 21-150 ten tonele. Beide types waren voorzien van bijwagens klein model, afkomstig van het vroegere paardetrammaterieel.

Tot de komst van de grote motorrijtuigen serie 250-299, die in de periode 1919-1926 bij de HTM verscheen, kon men op drukke zomerse zondagen als EXTRA TRAM ook de befaamde 'Laagdakkers' 151-168 op lijn 9 zien rijden.

De jaren twintig, de 'Roaring Twenties', die het uitgaande en amusementsleven in Den Haag en Scheveningen zo krachtig stimuleerden, zijn rechtstreeks verantwoordelijk voor de glorie van lijn 9.

Zoals toen ook op de lijnen 8 en 14 het geval was, trokken op lijn 9 de motorrijtuigen uit de 250-280-en 290-series, uitgedost in hun fraaiste uitmontering, in de zomermaanden doorgaans twee bijwagens van het zomermodel type 500 en 550 aangevuld met de typen 400 en 700. Tegen het einde van de jaren twintig namen motorrijtuigen uit de 800-serie ten dele de taak over waardoor iets van de romantiek verloren ging. In de wintermaanden deden op lijn 9 de grote gesloten bijwagens uit de series 600 en 650 hun intrede, een bewijs dat het vervoer op het vroeger zo noodlijdende lijntje van aanzienlijke betekenis was geworden.

De beruchte crisisjaren, die ook lijn 9 niet onberoerd lieten, versoberden op duchtige wijze de exploitatie van het gehele Haagse trambedrijf, desondanks toch nog voor de liefhebber veel interessants biedend.

Incidentele kleine routewijzigingen die in de jaren 1927, 1928 en 1936 op lijn 9 werden doorgevoerd deden aan het totaalbeeld van lijn geen afbreuk; het verdwijnen van het Plein in de route valt vanuit een historisch perspectief gezien te betreuren.

De in 1940 uitgebroken oorlog en de daarop gevolgde bezetting brachten lijn 9 - hetzelfde gold voor alle overige tramlijnen - een kolossale stijging van het vervoer mede, dat, ondanks de vele beperkingen op lofwaardige wijze kon worden afgewikkeld. Het jaar 1943 bracht door de omvangrijke sloopwerkzaamheden rond de bouw van de 'Vesting Scheveningen' tal van problemen voor de Scheveningse tramlijnen op tafel. Met ingang van 1 december werd lijn 9 gesplitst in 9S (Kurhaus-Atjehstraat v.v.) en 9H (Atjehstraat-station HS v.v.) welke splitsing reeds op 4 december d.a.v. werd gewijzigd in 9S (Kurhaus-Wittebrug v.v.) en 9H (Wittebrug-Station H.S. v.v.). Zes dagen later, 10 december, mocht tijdens de spitsuren lijn 9 weer het gehele traject tussen Kurhaus en station H.S. berijden. Met ingang van 27 maart 1944 werd de splitsing in 9S en 9H opgeheven waardoor alle diensten weer het volledige traject gingen berijden. Ingaande 10 juni 1944 ging de 'Vesting Scheveningen' op slot en werd de splitsing in 9S en 9H, zoals ingevoerd op 4 december 1943, weer van kracht. Trouwens de mogelijkheid van een doorgaande verbinding was door afbraak van de Wittebrug onmogelijk geworden. Hierdoor werd lijn 9S geëxploiteerd vanuit de Scheveningse remise en 9H vanuit de Haagse.

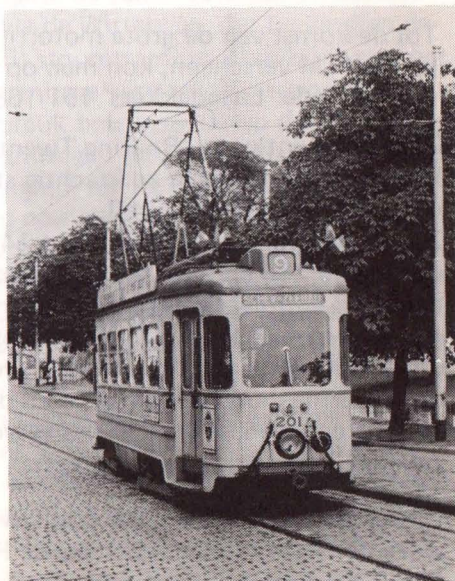
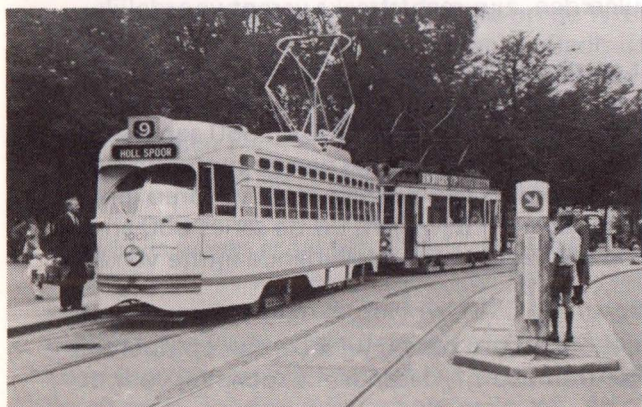
Lijn 8 die eenzelfde lot had getroffen door splitsing van zijn route bij de Promenade in 8S en 8H zag eveneens op 10 juni 1944 zijn tijdelijke splitsing 8S (Promenade-Kurhaus v.v.) en 8H (Promenade-Station H.S. v.v.) omgezet in een definitieve.

In het door de massale evacuatie nagenoeg ontvolkte Scheveningen had de exploitatie van de lijnen 8S en 9S als zelfstandige lijnen geen zin, deshalve met ingang van 25 juli 1944 beide lijnen samengesmolten werden en als PENDELLIJN de route v.v. Wittebrug-Kurhaus-Promenade ging berijden. Door de ontwikkeling van de oorlogsgebeurtenissen in de septembermaand van 1944 in Nederland geraakte de kolenvoorraad snel uitgeput en daarmee de bron die elektrische energie leverde. Met ingang van 17 november 1944 was de stroom uitverkocht en verdwenen de trams van de straat, inclusief de Pendellijn 8S en 9S.

Op 3 augustus 1945 keerde lijn 9, zij het met een zeer beperkte dienstregeling en uitsluitend op werkdagen, weer in het stadsbeeld terug op het lijngedeelte Station H.S. - Atjehstraat v.v. De Pendellijn binnen de Scheveningse veste volgde met ingang van 15 augustus. Vijf dagen eerder had lijn 9H weer het punt kunnen bereiken waar voorheen de Wittebrug lag. In allerijl werd ter plaatse voor het verkeer een noodbrug gebouwd

EMR 201 op lijn 9 op Prinsjesdag, 18 sept. '62. Rail-foto.

PCC 1001 juist na de indienststelling op lijn 9, 16 september 1949.  
Den Haag-Tounooiveld. Foto H.T.M.





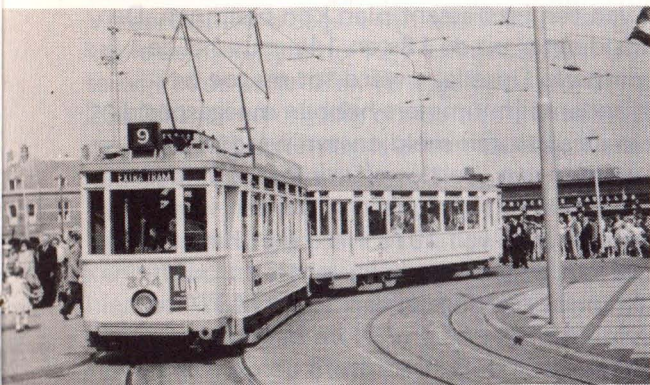
waardoor met ingang van 25 oktober 1945 lijn 9 weer het gehele vroegere traject kon gaan berijden, en de splitsing 9H en 9S c.q. Pendellijn in de annalen van de historie werd bijgeschreven.

Materieelvorderingen door de bezettende macht, overbelasting tijdens de oorlogsjaren en gebrek aan onderhouds- en vervangingsmiddelen plus vele defekte rijtuigen, stelden de HTM na de bevrijding voor kolossale problemen waarbij nog, door het ontbreken van nagenoeg elke vorm van eigen vervoer, de vraag naar vervoer tot een ongekende hoogte steeg. Alles wat maar enigszins op de baan gebracht kon worden werd ingezet, zo ook op lijn 9, waar men in 1946 zelfs nog motorrijtuig 20, dat in 1904 zijn eerste ritten op lijn 9 reed, werd waargenomen !

In 1948 kwam er verbetering in de situatie; veel materieel was hersteld of teruggekeerd uit Duitsland; door de inzet van de fraaie maar technisch wat onvolmaakte serie motorrijtuigen 201-216. Lijn 9 kreeg de primeur wat ook het geval was in 1949 toen de eerste PCCcar bij de HTM zijn intrede deed. Of de inzet van dat nieuwe materieel op lijn 9 wat te maken heeft gehad met de oude vete tegen de stoomtramlijn van de NRS/SS die in 1924 door de NZHTM was geëlektrificeerd valt niet met zekerheid te zeggen. Een zekere logika in die redenering kan evenwel niet worden ontkend. Ongetwijfeld zullen vele oude HTMers stiekum gegniffeld hebben toen de NZH, in afwachting van de opheffing van de tramlijn Voorburg-Den Haag-Scheveningen, met ingang van 1 september 1957 de tramdienst op het traject Carel van Bylandtlaan-Scheveningen v.v. staakte waardoor lijn 9 dat vervoer via haar eigen traject overnam. De rest van de NZH-tramlijn kwam later ook in handen van de HTM die korte tijd het traject exploiteerde met de buslijnen 40, 41 en 42.

Op 1 november 1958 bereikte lijn 9 weer een hoogtepunt in haar bestaan doordat zij volledig geëxploiteerd werd met PCCcars.

Het gezicht van lijn 9 was hierdoor volkomen gemoderniseerd, de vroegere glorie van de 'open trams' was al eerder historie geworden en zou met een enkel museumtramstel in de zomerperioden van de jaren 1964 - 1967 als curiositeit herleven.



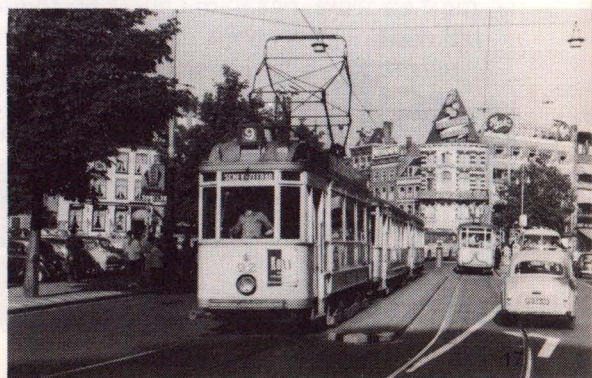
Scheveningen, emr 804 als Extra-dienst met bw. 908, op 1 juni '58. Foto Smildiger.



Emr 265 met bw 505; 25 juni 1964 op de Prinsessegracht. historie se reprend... foto Smildiger.

Tal van ingrijpende werkzaamheden aan bovenleiding en baan hebben de lijn aan het eind van de jaren zestig en in het begin van de jaren zeventig het karakter gegeven van een stadsspoorlijn (het totale Haagse tramweganet beschikt thans over ruim 60% eigen vrije baan) waarop met modern materieel snel en efficiënt de zaken worden afgewikkeld. Dat de thans 110-jaar oude tramlijn nog een grote toekomst staat te wachten bewijst de jongste verlenging naar Vrederust.

R.F. de Bock - Den Haag november 1974



# DEN HAAG.....

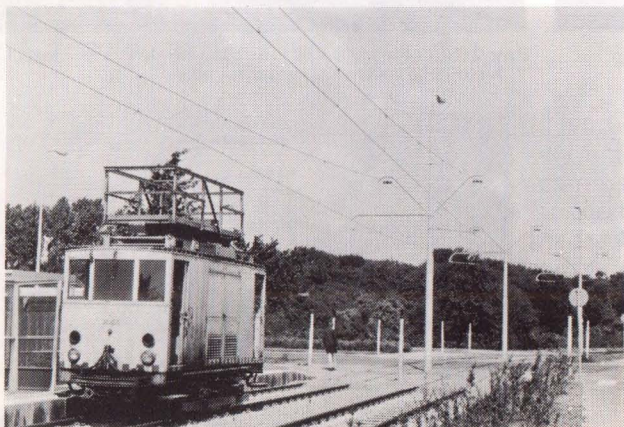
## geboorte van een nieuw traject

\*

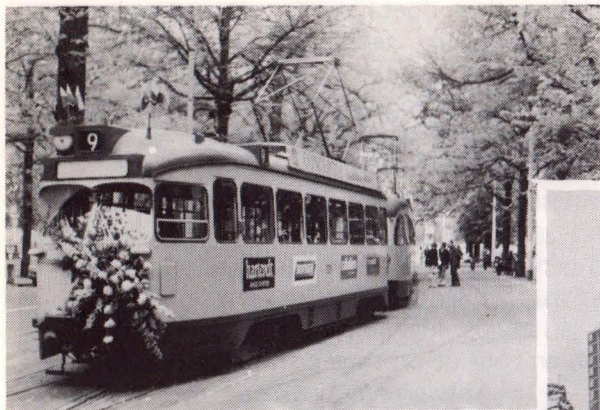
Trampost had op 5 aug. 1974 een onderhoud met de heren Bretz en Van Eyk, op het hoofdkantoor van de HTM in Den Haag. In de zeer moderne en gezellige ruimte van het HTM-gebouw trachtten wij één en ander te weten te komen over de wijze waarop de verlenging van tramlijn 9 tot stand kwam.

Toen bleek dat tussen 1966 en 1970 het aantal reizigers tijdens het spitsvervoer sterk opliep tussen het Benoordenhout en het stadscentrum enerzijds en het station Hollands spoor en Vrederust, in het zuidwesten van de stad anderzijds, werd beslist een onderzoek naar de mogelijkheden in te stellen. In 1965 reeds had Ir Lehner een spoorverbinding aanbevolen tussen de Vrederust-wijk en het stadscentrum. De feiten kwamen deze aanbeveling nu bevestigen. Dat was meteen voldoende om de zaken terdege aan te pakken. Hoe komt nu een dergelijke uitbreiding tot stand?

De afdeling Planning van de HTM neemt contact op met de Bedrijfsdirectie, waarmee de uitslagen van het onderzoek naar de nieuwe behoeften worden besproken. Wanneer men tot een klaar beeld is gekomen omtrent deze behoeften en de daartegenoverstaande mogelijkheden, wordt een kostenbestek opgemaakt. Met dit bestek gewapend wordt in de Bedrijfsraad het ontwerp nogmaals ter hand genomen, en de vaste kosten, en de algemene kosten per kilometer onder de loupe genomen. Gewapend met het pro en contra, eigen aan het ontwerp, komt vervolgens de zaak voor de Beheerraad. Daar werd gunstig geadviseerd, zodat deze raad het dossier overmaakte aan de Wethouder van het Vervoer in de Haagse agglomeratie. Langs deze Wethouder is het ontwerp terecht gekomen op het stadhuis, waar het dan door de Gemeenteraad werd besproken. De Gemeente ten slotte moet de kosten dragen. Voor dergelijke projecten wordt dan contact opgenomen met het Rijk, waarvan verwacht wordt een gedeelte van de kosten te dragen. Het Rijk was hiertoe bereid, en de uitvoering van een interessant plan kon beginnen. De Melis Stokelaan (genoemd naar een Nederlands dichter uit de 13e en 14e eeuw) is de ader van een verderafgelegen wijk bij het Zuiderpark. Deze laan werd tot nu toe bediend door buslijn 5, zij het dan dat voordien andere lijnnummers hebben meegespeeld. Het vervoer was dermate druk geworden dat in de spitsuren sneldiensten werden ingelegd, omdat anders niet meer kon gesproken worden van "reizigers" vervoer. Tellingen op de Melis Stokelaan wezen uit dat op lijn 5, 22.000 reizigers per dag werden vervoerd, met ongeveer 1500 per uur tijdens de spitsen. In de loop van 1973 werd met het aanleggen van de lijn een aanvang gemaakt. Met tal van bezwaren van inwoners en buurtverenigingen moest worden rekening gehouden, maar met ingang van 1 sept. 1974 reden de trams.



Montagewagen H 41 (Diesel Tinus voor ingewijden) op de Melis Stokelaan op 5 augustus 1974.



Openingstrams op het Lange Voorhout tijdens de ontvangst der genodigden in de Koninklijke Schouwburg. Vooraan de 1326 met de 2101. Foto Hans Meyer.



1 september 1974. Een nieuwe lijn ten dienste van het publiek. PCC 1329 met 2101 bij het inrijden van de lus op Vrederust.

De dag voordien werd de lijn officieel in gebruik genomen door een aantal genodigden. De openingsrit begon na een plechtigheid in de Koninklijke Schouwburg (Tournooiveld) waar voordien de genodigden met vier speciale treinstellen waren aangekomen. De stellen waren als volgt samengesteld: 1331 - 2112, 1336 - 2123, 1309 - 2103 en 1329 - 2101. De voorkant van elk stel was met bloemen versierd. De eerste tram met reizigers die de nieuwe lijn bereed op 1 sept. was de 1331 met 2102.

Op die dag moesten overigens zes extra stellen in dienst worden gesteld om de toevloed van reizigers te kunnen verwerken. Drie daarvan waren nodig om de supporters van een voetbalmatch in het Zuiderpark te vervoeren.

De nieuwe lijn kreeg geen nieuw lijnnummer, ook niet het nummer 5, maar lijn 9, die voordien Scheveningen verbond met het station Hollands-spoor, werd verlengd naar Vrederust. De vroegere lijn was 7,9 km lang, maar door toevoeging van de nieuwe 4,8 km is de lijnlengte nu 12,7 km geworden. De frekwentie is 4 minuten in de spitsuren, terwijl in de stille uren teruggelopen wordt naar een 7 minutendienst. Van 19u.04 tot 20u.35 is er een rijtuig om de tien minuten, en later om het kwartier tot het einde van de dienst. Op zaterdag is er een tienminutendienst van 9u.14 tot 20u.35. Voordien en nadien een kwartierdienst. Op zondag wordt om het kwartier gereden.

#### Reisweg.

Van Scheveningen tot het station Hollands-spoor is de reisweg wellicht voldoende bekend. Mocht dit niet zo zijn, verwijzen wij naar het artikel van de heer R.F. De Bock, hiervoor in dit blad. Van de oude terminus van lijn 8 op de Stationsweg werd een verbinding aangelegd met lijn 12 op het Stationsplein. Lijnen 8 en 9 verwisselden van standplaats op de Stationsweg, en lijn 9 rijdt nu over de nieuwe verbinding naar de sporen van lijn 12 (en 11) om het bestaande traject op eigen baan naast de spoorlijn te volgen. Bij de Fruitweg buigt de nieuwe lijn naar links af om op eigen baan temidden van de Fruitweg te rijden. Bij de Troelstrakade begint de Melis Stokelaan, waar de tramlijn door een vroeger plantsoen gelegd is. Beplantingen aan beide zijden zorgen toch dat hier het uitzicht fraai gebleven is. Voorbij de brug van de Moerweg buigt de trambaan naar rechts, en van hier tot het einde van de lijn, ten einde de Melis Stokelaan, ligt de nieuwe lijn tussen het groen, en op eigen baan. Prettig rijden!

Zonder al te veel hinder tot stand gebracht getuigt het verwezenlijken van dit opzet van een goede aanpak van de zaak, die als voorbeeld kan dienen voor vele andere bedrijven. Over een jaar zal het ons voorkomen alsof deze lijn reeds jarenlang in dienst is, mede het feit dat reeds van bij het begin van de uitbating de beplanting in orde is gebracht, wat borg staat voor een snelle heling van de geslagen wonden in de groene omgeving. Over de gehele lengte zijn alle perrons bij de halten op de goede hoogte gebracht om

het instappen te vergemakkelijken. Ondervinding alleen doet het niet, er moet ook gevoel zijn voor dat soort dingen. Door tal van verwezenlijkingen de laatste jaren, heeft de HTM voldoende bewezen dat dat gevoel er wél aanwezig is. Als wij ons niet vergissen is het niet zo geweest dat afgevaardigden van deze maatschappij naar het andere einde van de wereld moesten reizen onder vorm van een studiereis, om daar te gaan vaststellen hoe het bij ons niet moet. Dat en nog vele andere vaststellingen stellen deze maatschappij ongewild een trapje hoger op de waarderingssladder van onbezoldigde geïnteresseerden.

In een niet al te verre toekomst is er een lijn gepland naar Loosduinen (Kraayestein) waarvan wij het verloop der werkzaamheden graag zullen volgen. Rest ons nog de heren Bretz en Van Eyk van harte te danken voor de bereidwilligheid waarmee zij op de door ons gestelde vragen hebben geantwoord, en voor de prettige ontvangst die ons te beurt viel.

Antwerpen, oktober 1974.  
R. Bastaens.

## OM EN BIJ DE BEDRIJVEN...

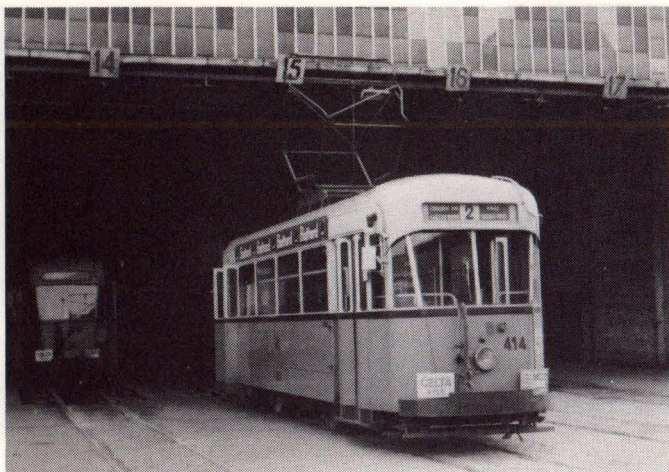
---

Op zondag 30 juni 1974 is er een einde gekomen aan de tramuitbating van de STIC. Het grauwe weer scheen van de partij te zijn om het voor ons zo droevige gebeuren te onderlijnen. Gelukkig maar dat reeds een aanvang gemaakt is met het bouwen van een gans nieuw net. Het is de eerste maal in België dat een trambedrijf wordt opgedoekt om plaats te maken voor een nieuw net. Al zijn we nog niet zo ver, mogen we toch vaststellen dat deze maal de opheffing niet zo uitzichtloos is als bij gelijkaardige gebeurtenissen voordien.

De 414 die tot omstreeks 17u. rondtoerde, stond op het slopersspoor te 19u! De films waren er uitgenomen, en de knipautomaten verwijderd. De pantograaf was gestreken, en tussen de 420, 421, 411, 425, Bw.4 en andere veroordeelden gaf de aanblik een troosteloosheid te zien van vergane glorie, die pijnlijk aandeed. De 405 was het rijtuig dat de laatste reizigersdienst verzekerde van Chatelineau naar het Zuidstation van Charleroi. Voor het afscheid echter waren twee rijtuigen voorzien, nl. de 407 en de 408.

Beiden waren getooid met een afscheidstekst en tricolore vlaggetjes en linten. Een sliert auto's volgde de rijtuigen luid toeterend. Leden van onze Vereniging waren zoals altijd, bij dit afscheid aanwezig. Alle rijtuigen zijn ondertussen gesloopt, met uitzondering van één motorwagen die voor het Trammuzeüm bewaard wordt, nl. de 407.

Lijn 15 reed de laatste diensten op het STIC net, en de 408 sloot een 80 jarige periode af in onze grauwste industriestad. Wij zullen niet nalaten de evolutie op de voet te volgen, en uiteraard houden wij onze Lezers op de hoogte van de komende aanleg van nieuwe lijnen.



Op 17 mei 1974 reed de laatste tram op lijn 2 in Charleroi. Emr. 414 kwam pas de stelplaats binnen.

**nivg**

*colloquium petunt, et id, si fieri possit, semoto e militibus loco, detur obsidia loco Caesari filius Afrani. Venitur in eum locum qui aut ipais aut militibus succensendum quod fidem imperatoris.*

## UIT DE ARTEVELDESTAD

- PCC 47 kwam op 5 maart 1974 in Gent aan, reed op 18 maart zijn proefdienst op 2.12, om op 19 maart definitief in dienst te komen.
- PCC 48 is aangekomen op 22 maart. Hij werd door ex 333 gelost. Hij reed zijn proefdienst op lijn 22 (26.3) en kwam definitief in dienst op 28.3 op lijn 4 (dw 11).
- PCC 49 kwam in Gent aan op 26 maart '74, terwijl hij zijn eerste ritten reed op 29 maart, als dw 12 op lijn 4. De 50 verscheen in Gent op 4 april '74, gevolgd door de 51 op 18 april. Beide rijtuigen kwamen in dienst op 25.4.'74. Op 10 juni kwam de 52, de 53 op 11 juni, en ten slotte de 54 op 2 juli '74. De 52 en de 53 kwamen in dienst op 14 juni, resp. als dw 12 op lijn 4 en als dw 4 op lijn 1. Op 3 juli reed de 54 proef, en dit laatste rijtuig kwam officieel in dienst op 11 juli 1974, als dw 3 op lijn 1.
- De wissel bij het Arsenaal, die toegang verleende tot lijn 20, werd op 4 april 1974 weggenomen, waardoor deze ex tramlijn volledig geïsoleerd is. Op 8 april begon CFI aan de verdere spoorvernieuwing van lijn 10, bij het Rabot. Er werd gewerkt in de richting van het station.
- Verder bestaat er een plan voor rondgaand verkeer omheen de St Nikolaaskerk. Wanneer dat uitgevoerd wordt zal ook voorzien worden in keermogelijkheden in beide richtingen voor de lijnen 1 en 4.
- Tijdens de tweede helft van april 1974 kregen de overblijvende oude rijtuigen 332 en 339 een pantograaf !
- De werken tot het aanleggen van een lus op Moskou begonnen op 13 mei. Het bestaande kopspoor werd even verlengd, om dan naar rechts af te buigen, tot tegen de overbrugging van de spoorweg. De terminushalte ligt vlak naast het spoor van de NMBS. Voorbij de halte in de richting stad werd een tweede spoor aangebracht, dat voorbij de vroegere wissel, in het bestaande spoor uitloopt. Dat tweede spoor was gereed op 31 mei '74 terwijl de lus op 10 juli in gebruik genomen is.
- Einde mei begonnen de spoorvernieuwingen op de Begijnhoflaan ten behoeve van lijn 10. Het vroegere overloopspoor van de NMVB is daarbij verdwenen.
- Begin juni kregen de 332 en de 339 weer spiegels aan beide kanten, terwijl in die periode tevens de laatste wissels in de stelplaats vernieuwd werden.
- Onmiddellijk na de terminusbocht van de Muidebrug werd de wissel van het Arsenaal, ex lijn 20 aangebracht, waardoor het uitwijkingspoor op de Voormuide behoorlijk verlegd is. Het spoor komt aldus een eind naast het voetpad te liggen, maar het vroegere uitwijkspoor is ingekort.



Op 30 juli 1974. De Gentse PCC 17 berijdt de nieuwe lus aan de terminus Moskou van lijn 1.

**MIVA**

*est tunc supplicii utilitas : per se omnia rerum inopiam : non enim neque corpore dolorem neque animo ignominiam ferre posse. Itaque relinquatur, ne ad ultimum supplicium progredi necesse habeant.*

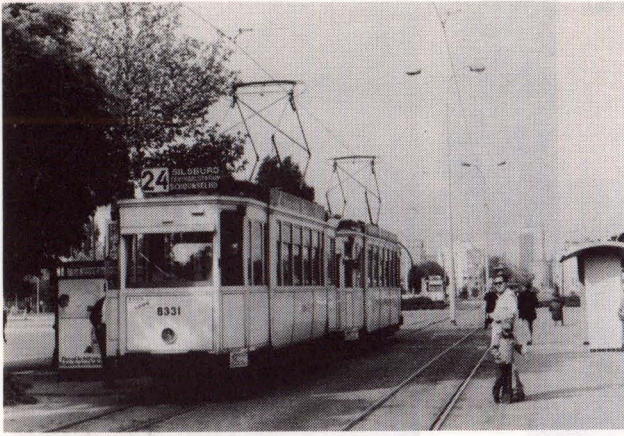
## UIT DE METROPOOL

-Op 2 mei 1974 botste emr 5453, rijdend op lijn 10, op de voor hem rijdende PCC 2122, eveneens van lijn 10. Het ongeval gebeurde op de Turnhoutsebaan, aan de halte van de Venneborglaan. De 5453 werd hierbij zodanig beschadigd, dat herstelling niet meer verantwoord is. De volgende dag kwam emr 4420, met koersborden ! , na lange tijd terug in dienst op lijn 10. Na dit ongeval werden bussen ingezet tussen Deurne en Borgerhout, om het vervoer te verzekeren. De trams van lijn 10 keerden aan de Stenenbrug in Borgerhout.

-Omstreeks 10 h. in de voormiddag van 28 juni 1974 werden de lijnen 7 en 8 terug naar de Groenplaats geleid. Bovengronds rijden daar nu de lijnen 3 (39) -4-7 en 8. Wat er op dat plein ondergronds zal belanden is nog steeds niet bepaald. Voorlopig alleszins blijft lijn 11 behouden in de huidige toestand, terwijl lijn 3 waarschijnlijk eveneens behouden zal blijven in zijn huidig patroon. Lijn 2 gaat zeker in de tunnel, maar er is nog niet uitgemaakt of lijn 15 bij de opening van de ondergrondse al dadelijk naar haar nieuwe bestemming zal rijden. Dat zal afhangen van het beschikbare materieel op dat ogenblik. Ondertussen is PCC 2032 met een nieuwe film op de straat verschenen waarop lijn 15 naar de Groenplaats rijdt. Voor lijn 3 staat er op Merksem-ZUID ! Wij begrijpen maar niet waarom lijn 7 niet verlengd wordt naar het Lambertmontplein. Dan was meteen dat ronddraaien met de tram tussen het Lambertmontplein en de Groenplaats opgelost, en dan was er meteen een duidelijk verschil tussen de lijnen 7 en 15. Voor de meeste Antwerpenaars is er geen probleem, maar voor oningewijden is het een puzzel.

Op 25 mei 1974 werd door onze Vereniging een rondrit op het MIVA-net gehouden, die tevens een afscheid was van het oude materieel van de Antwerpse tram. Er rijden nog wel oude rijtuigen op zowat alle lijnen, maar tegen het volgende voorjaar zal heel wat materieel gesloopt zijn, zodat het nu wel ging om gebruikmaking van een laatste kans. Bij het Centraalstation werd vertrokken met emr 4408/8, 5259/24 bis, 6331/24 en 7386/24. Het eindpunt Silsburg van lijn 24 was het eerste doel. Van daaruit terug over lijn 24 naar de Nationale Bank, en over de sporen van de vroegere lijn 9 naar de terminus van de lijnen 7 en 8 voorbij het Komodieplein. Verder ging de rit over lijn 8 naar de stp Groenenhoek, waar we foto's konden nemen van het te slopen werkmaterieel.

Terwijl dat gebeurde reden de vier trams verder naar de Arendstraat waar we wachtten op de sporen van de vroegere lijn 9 om de dienstregeling van lijn 11 niet in de war te sturen. De 4408/8 die moeilijkheden ondervond werd daar vervangen door de 4429/10.



25 mei 1974. Emr 6331/24, 7386/2 en 4429/10 een het Bouwcentrum op de Jan Van Rijswijck laan te Antwerpen tijdens de VTM-rondrit, die bedoeld was als afscheid van de oude MIVA-trams.

Van daaruit reden we verder over lijn 9 naar de Belgiëlei, waar we via de uitruksporen van lijn 15 belandden. Deze sporen waren slechts een paar dagen in dienst, nà verlegging voor de aan de gang zijnde pré-metrowerken in de Merkatorstraat. Over lijn 2 en 24 kwamen we aan de terminus Schoonselhof, van waaruit de weg vervolgd werd naar Antwerpen-Kiel. Bij de NMBS-halte Antwerpen-Zuid, namen de vier rijtuigen de lus, om de ons volgende rijtuigen voorrang te verlenen. Nadien werd koers gezet naar het Centraalstation waar de rondrit eindigde.

Met uitzondering van lijn 4 hebben wij nu de laatste jaren het ganse MIVA net met oude wagens bereiden. Voor degenen die steeds van de partij geweest zijn, beslist een prettige ervaring. De trams werden bestuurd door leden van onze Vereniging, die daarvoor een vrije dag hadden opgeofferd, en die voor dit gebaar niet betaald wensten te worden, om de kosten zo laag mogelijk te houden.

Benevens het bestuur van de MIVA, en allen die deze rondrit tot een succes hebben gemaakt, danken wij zeer in het bijzonder onze leden trambestuurders voor deze onbaatzuchtigheid. Tijdens de maand mei botste emr 7385, binnenrijdend van zijn dienst op lijn 7, op de De Bruynlaan, achterop pcc 2048, van lijn 2. De ganse kop van de 7385 is ingebeukt, terwijl ook de 2048 ernstige schade opliep. Die is ondertussen weer geheel en terug in dienst gekomen. De 7385 bracht het er niet zo goed van af. Op 7 juni 74 werd hij omstreeks middernacht van Zurenborg naar Hoboken overgebracht, want hij wordt niet meer hersteld. Hij was de eerste van de reeks 379-387 die destijds tot éénrichtingswagen werd omgebouwd, en in dienst kwam op lijn 1, in het begin der vijftiger jaren. Zijn vroegere nummer was 18, toen hij nog een "rode tram" was bij Les Vicinaux Anversois, en naar Schoten en Brasschaat reed. Op 16 mei 1938 kwam hij uit de werkplaatsen met luchtdrukrem en -deuren. Op 2 juli 1967 verhuisde de ganse reeks van de Groenenhoek naar Hoboken, waar ze vanaf de volgende dag als versterking op lijn 12 in dienst kwamen, functie die ze tot op heden nog vervullen. Tijdens de oorlog (1944) reden ze op lijn 17, juist nà de oorlog op lijn 15, en nog wat later kwamen ze terug op de moederlijn 1. Daar bleven ze tot in 1963, wanneer ze naar lijn 10 werden overgeheveld. Een paar jaar nadien, omstreeks het einde van 1965 kwamen ze ook op lijn 11, maar een aantal bleef op lijn 10. Toen de PCC wagens op lijn 10 kwamen, verdwenen ze daar, en namen dienst op lijn 11, 8 en 15 tot 1 juli 1967. Omdat ze niet allemaal nodig zijn op lijn 12, rijden ze nu ook geregeld op lijn 7, en een enkele op lijn 3. De 385 werd 7385 in 1963, toen ze al op lijn 10 reden, wat inhoudt dat ze als 7000 nooit op lijn 1 gereden hebben. De eerste van de reeks die pantograaf kreeg was de 7385, op 24 juni 1965, dus weer op lijn 10. Op 14 sept. 1967 was hij een volwaardige éénmanswagen, terwijl op 21 sept. '67 een pneumatische ruitenwisser werd aangebracht. Op velerlei gebied de eerste van zijn reeks, gaf hij er ook als eerste de brui aan. Deze fatale botsing had plaats op 14 mei 1974.

PCC 2089 op de lus van Berchem-kerk, na een ongeval op 11 aug. 1974, te Mortsel.



Emr 4415/15 op lijn 15 en PCC 2073 op lijn 7, bij de afbraak zijnde spoorwegbrug te Mortsel-Luithagen, op 18 aug. 1974.



Deurne, 8 sept. '74. De paarden worden gekeerd bij de Kerkhofweg. Jeugdige belangstelling.

Op 11 aug. '74 drukte PCC 2089 op lijn 15 een VW weg van zijn vrije baan. De tram werd licht beschadigd, maar de wegruiter bracht het er minder fortuinlijk van af. Zijn ene oog lonkte naar het andere. Er ontstond wat vertraging, en om weer op uur te komen, werd de lus van Berchem-kerk genomen. Het ongeval gebeurde te Mortsel, juist voor de terminus.

Omstreeks begin augustus is men begonnen met het slopen van de spoorwegbrug van de Luithagen te Mortsel. De werken duren nog voort, maar het brugdek is ondertussen geheel weg. Op 3 sept. '74 is in de Pelikaanstraat te Antwerpen een voorlopig spoor in dienst genomen voor lijnen 2 en 15. Dit spoor ligt aan de huizenkant. Zowat een week later werd het vroegere spoor richting Belgiëlei in dienst genomen voor de tegenrichting. Het spoor kant station is nu buiten dienst. Op 7 en 8 september reed er weer een Paardentram tussen het Mestputteke en de Kerkhoflei. Het was weer de 8947 die zijn diensten verleende. Het weer was echter niet van de goede kant, zodat er minder passagiers waren dan vorig jaar. De 4424, die op 8 sept. de 8947 naar zijn aktieterrein bracht, was op 10 sept. in dienst op lijn 15.

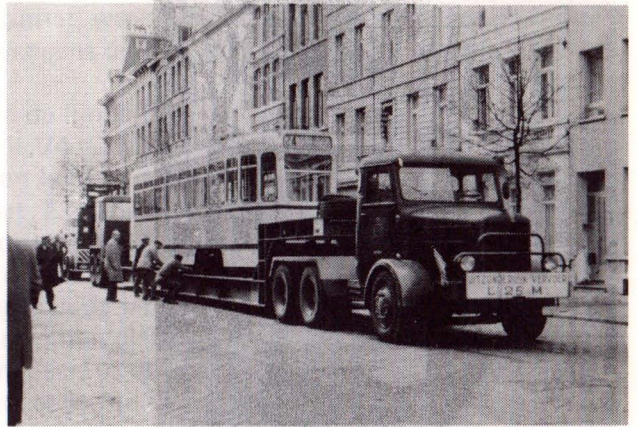
Op 8 oktober '74 ging de winterdienst in bij de MIVA. Er rijden nu weer oude trams op alle lijnen. Op lijn 4 en 15 is dat echter geen regel. Enkel bij uitvallen van PCC wagens kan men daar oud-gedienden in aktie zien.

29 oktober was feestdag bij de MIVA, want eindelijk kwam de 2126 aan in de Emiel Banningstraat, waar het rijtuig gelost werd op het daar nog aanwezige spoor van lijn 3 tussen het Lambermontplein en het Bolivarplein. De volgende dag kwam de 2127 aan. De nieuwe rijtuigen zijn klaar voor tunneldienst. De nieuwe films zijn er meteen op aanwezig. Ondertussen hebben ook de 2190, 2191, 2192, 2193 en 2194 een Scharfenbergkoppeling gekregen, en zijn ze aldus in dienst gekomen.



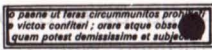


De 2126 zet zijn "eerste wiel" op eigen bodem; dan werd begonnen met het opstellen van de pantograaf



29 okt. '74. Nieuwe trams voor Antwerpen! De aankomst van PCC 2126 in de Emiel Banningstr.

## NIV3-313



### UIT DE HOOFDSTAD

Sedert 26 maart 1974 is lijn 103 verlengd van het Brugmannziekenhuis tot het Heizelstadion, over de nog bestaande sporen van de vroegere lijn 89. Voordien reeds was de bovenleiding aangepast voor pantograaf, wat wij vroeger reeds meldden.

Van 7 mei 1974 af is lijn 102 bestendig met één man bediend. Dit gebeurde tegelijk met het omschakelen van trolley op pantograaf op de ringlijnen.

De sporen van de vroegere lijn 10 werden in de loop van de maand maart '74 weggenomen op de 's Lands Roemlaan.

Eveneens tijdens de maand maart werd een begin gemaakt met het op eigen baan brengen van lijn 32 op de Delleurlaan. Deze werken zijn ondertussen beëindigd, en de trams rijden nu geheel van het wegverkeer gescheiden, waarmee tevens de inkorting van lijn 32 tot Boendaal van de baan is.

Tussen 11 maart en 9 mei '74 zijn de sporen op de Adolf Maxlaan verplaatst, in verband met het vorderen der metrowerken onder deze laan. Ook in maart werd begonnen met het aanbrengen van verplaatsbare zonnenschermen op de PCC's 7000-7171.

Op 5 april '74 had de 7013/55 een hevige aanrijding met een vrachtauto op de Alsembergse steenweg. Het rijtuig was opengereten van op de kop tot aan het tweede venster.

Op 16 april is met de herstelling begonnen.

In TP 70-71 vermeldden wij dat lijn 102 zou verlengd worden naar het Werryplein en lijn 32 naar het Jef Mennekensplein. Op het ogenblik dat wij dat schreven, waren al enkele films in schildering. Voordien was de bedoeling lijn 102 te verlengen naar het Jef Mennekensplein en lijn 32 naar het Werryplein. Uiteindelijk werd beslist de oorspronkelijke planning door te voeren, en dus reed met ingang van 19 aug. 1974 lijn 32 naar het Werryplein, en lijn 102 naar het Jef Mennekensplein. Bij die gelegenheid kwam er een verandering van de lijnkleuren naar voren, en wel geel-groen voor lijn 32 en rood-wit-rood voor lijn 102. Even later werd ook het geel op de films van lijn 101 en 103 vervangen door wit. De gele kleur van het cijferveld van de lijnen 101, 102 en 103 was bedoeld om de aandacht van de reizigers te vestigen op de transitobevoegdheid van deze lijnen. Sinds enkele tijd echter is die bevoegdheid uitgebreid tot alle lijnen, en had dit onderscheid geen zin meer.



De 7126 van de MIVB op de Louizalaan op 5 november '74  
Lijnkleuren geel - groen, met nieuwe tekst.

Met ingang van 12 april 1974 zijn de lijnen 52, 55, 58, 62 en 81 omgelegd over het Anneessensplein en door de Artesiëstraat, naar de Zuidlaan, waar ze via lijn 101 de ondergrond inrijden. De volgende dag kwam de tegenrichting in dienst: uitrit Zuidlaan, Kazernestraat, Anneessensplein.

Tijdens de nachten van 16 tot 19 april '74 werden de wissels en kruisingen in de Zuider-tunnel, die door deze omlegging overbodig geworden waren, weggenomen.

Met ingang van 13 april werd éénmansdienst ingesteld op zaterdagen op lijn 62.

Om het publiek aan de nummering van de metrolijnen gewoon te maken, komen nu op de films van de tunnellijnen aanduidingen voor, die de aandacht op deze metrolijnen vestigen.

Voor lijn 23 bv. is dat **SCHAARBEEK STATION**  
**PRE - METRO L. 5**  
**R.P.W. CHURCHILL**

Lijn 23 gaat inderdaad naar het Churchillrondpunt rijden, vanaf het ogenblik dat de tunnel van de St Michielslaan in dienst komt. 15 jan. is de streefdatum voor deze verandering.

-De werken tot omlegging van de lijnen 52-55-58-62-81 en 90 door de braakliggende gronden tegenover het Noordstation starten op 6 mei 1974. Het voorplein van het Noordstation moest immers vrijgemaakt worden omdat daardoor een metrostation komt. Bij deze gelegenheid, dus bij het indienst nemen van de omlegging, zullen alle trams verdwijnen uit de Kwat rechtstr. en de Brabantstr.. Deze omlegging is sedert 6 aug. '74 in dienst genomen. Tegenover de brug van de Kwatrechtstr. buigen alle lijnen terug naar de Vooruitgangstr. af, om in deze straat langs de huizen te gaan rijden over een afstand van ruim 100 m. om dan in de bestaande sporen van lijn 81 langsheen de spoorwegberm uit te monden. Alle genoemde lijnen volgen dan lijn 81 tot aan de spoorwegbrug. onder deze brug lagen vroeger geen tramsporen, maar deze werden er aangebracht in de maanden mei-juni van dit jaar, Vanaf 22 juni werden deze deze sporen bereden door lijn 94, die de vlak daarbij liggende brug van de Koninginlaan nu verliet. Aan de kant van de Vooruitgangstraat liggen beide bruggen zowat 80 m. van elkaar, terwijl ze aan de kant van de Aarschotstr. naast elkaar uitmonden. Aan deze zijde werden nu verkeerslichten geplaatst om de trams een veilige doortocht te waarborgen.

Buitende omlegging van het Noordstation is lijn 81 niet veranderd. Lijn 94, komende uit Laken, draait nu in de Vooruitgangstraat, om dadelijk onder de spoorbrug te rijden, en dan weer zijn vroegere reisweg te volgen. De lijnen 52-55-58-62 en 90 volgen lijn 81 tot aan de brug waar ze samen met lijn 94 onderdoor rijden tot aan het Liedtsplein. Daar nemen de 52- 55 en 58 een scherpe bocht naar links om aldus de vroegere route te bereiken. Lijn 90 komt op het Liedtsplein terug op de bestaande weg in de Paleizenstraat, en de lijn 62 volgt de 94 tot aan de Dwarsstraat, waar zij terug op de oude reisweg komt. De terugrit verloopt van de Gillonstraat eveneens over de lijnen 94 en 81 naar het Noordstation

De aanleg van de spoorverbindingen tussen de lijnen 62 en 94 (Dwarsstraat-Gillonstraat, met de Koningstraat) is gestart op 23 april '74. Op 8 juni '74 kwam ze in dienst, zodat tussen die dag en 6 aug. '74, lijn 62 gereden heeft langs de Koningstraat, Paleizenstraat, Liedtsplein, Brabantstraat, Kwatrechtstraat, Esplanade Noordstation.

-Op 19 aug. '74 is de tunnel in dienst gekomen voor de trams van de lijnen 18-19-32-101-102 en 103 tussen het Fricqplantsoen en de Marktstraat even voorbij het Rogierplein.

De opening voor de personaliteiten gebeurde in de late uren van 18 aug.. Een bomalarm zorgde ervoor dat de notabelen wat langer op hun glas whisky moesten wachten. De openingsplechtigheid werd opgeluisterd met een rondrit van de in oorspronkelijke staat teruggebrachte rijtuigen, die over niet al te lange tijd te zien zullen zijn in het Tram-muzeüm van St Pieters-Woluwe. Deze rondrit had uiteraard bovengronds plaats.

-Het volgende tunnelgedeelte dat in dienst wordt genomen is op lijn 5, nl. tussen het station Diamant en de Kazernen. Dit zal gebeuren op 15 jan. 1975. Bij deze gelegenheid zal lijn 23 worden verlegd naar het Churchillrondpunt, (zie hoger) en zal lijn 24 worden afgeschaft.

-Uit bevoegde bron vernemen wij dat de verlenging van lijn 39 van Stokkel naar Tervuren over de bedding van de vroegere spoorlijn Brussel-Tervuren, eertlang in uitvoering zal komen. In tegenstrijd met veler verwachtingen, zullen de lijnen 35 en 41 niet verdwijnen. Men voorziet de verlenging van lijn 35 vanaf de Herman Debrouxlaan naar Bosvoorde, over de Vorstlaan, zijnde de vroegere reisweg van lijn 31. Aangezien de sporen daar weggenomen zijn, zullen er nieuwe moeten komen, onder de bomen van deze dubbele laan.

Lijn 41 wordt voorzien de verbinding tot stand te brengen tussen de Naamse poort en het Kerkhof van Brussel, over lijn 35 tot aan de Kazernen, dan via de lijn 23 naar de Generaal Wahislaan, waar afgetakt wordt naar de Leopold III laan, om langs de Henri Dunantlaan naar het Kerkhof van Brussel te rijden. Vanaf de Generaal Wahislaan moeten sporen worden gelegd. Verder is een nieuwe lijn voorzien tussen het Dancoplein te Ukkel en het station van Ruisbroek, over de deels bestaande sporen van lijn 58.

Vanaf 15 jan. '75 wordt lijn 81 ingekort. De sectie Tervurenpoort-Meudonplein komt te vervallen, en zal worden overgenomen door een nieuw in te stellen buslijn 80.

Voor lijn 81 is een lus aangelegd: Keltenlaan, Frankenstraat, Galliërslaan, Tervurenlaan, Keltenlaan.

-Voor vervanging en uitbreiding van het rijtuigenpark zal een bestelling worden gedaan van 110 dubbelgelegde rijtuigen. Deze bestelling zal zeer binnenkort worden geplaatst. Alle rijtuigen van de reeks 9000, 5000 en 4000 zullen dan uit de omloop worden genomen. Ondertussen wordt er onderhandeld met Argentinië om ten minste enkele rijtuigen van de 4000 en 5000 reeksen aan dit land over te doen.

## BUURTSPOORWEGEN EN



*eracionem adferbat. Itaque ab Arimino M. Antonium cum cohortibus quibus  
basisti, ibique dilectum habere instituit; Pisaurum Fanum, Anconam  
tum iam diem sine pabulo resentiis iumentis aequae, lignorum, frumentum*

De gelede rijtuigen voor de kust en Charleroi werden op 2 nov. 1974 in bestelling gegeven bij La Brugeoise te Brugge. Om het nieuwe net in Charleroi tot stand te brengen zullen de kredieten in 1975 met 2 miljard fr. worden verhoogd. Zeer waarschijnlijk zullen nog rijtuigen van het type S het nieuwe net ven Charleroi berijden.

PCC 1335 met 1301 op de Melis Stokelaan bij het Zuiderpark, op de eerste dag, 1.9.'74.

