



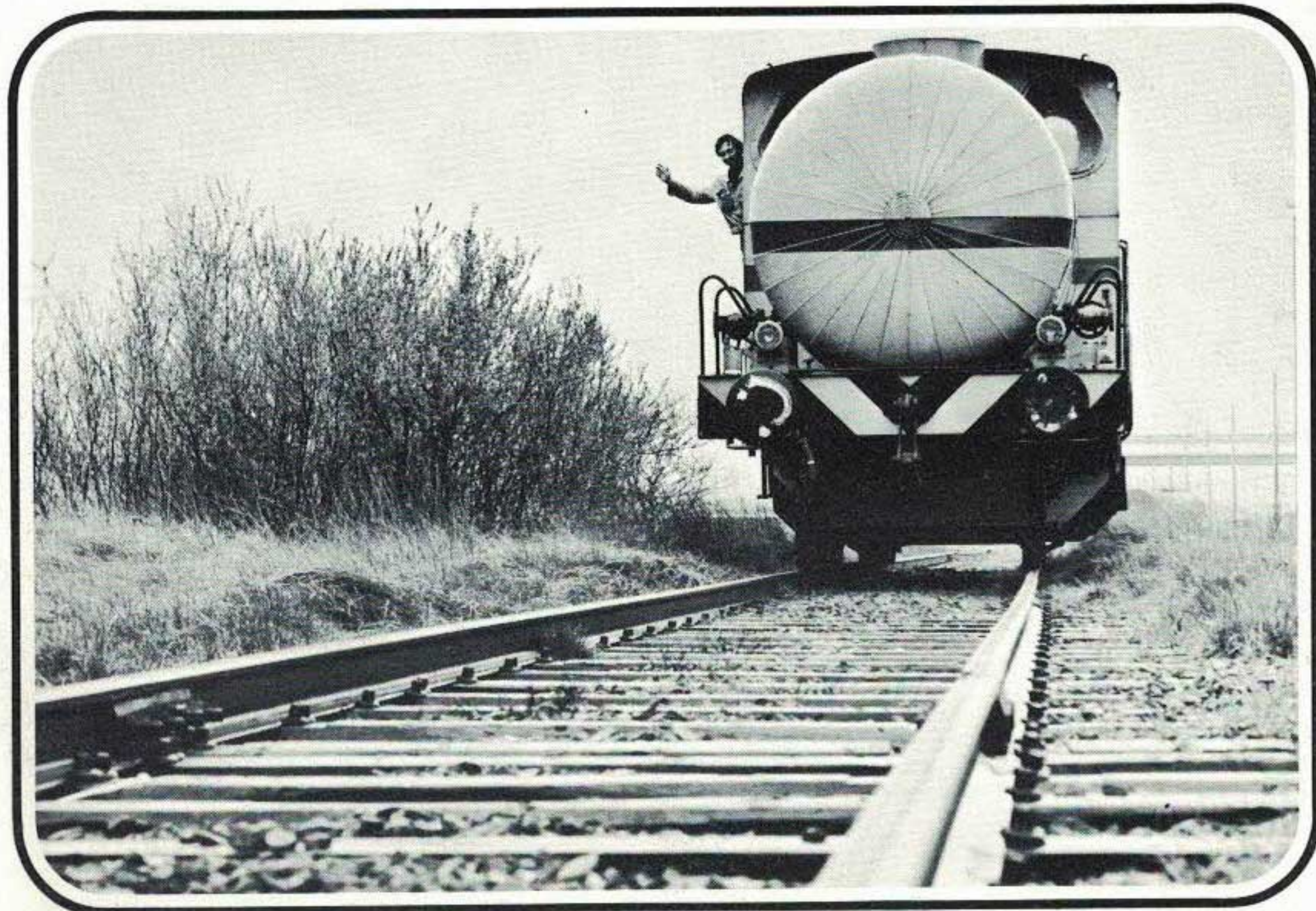
# VeBOV koerier

maandblad

ekstra nummer e2

juli 1979

- DE VeBOV MUSEUMLOK
- DE NMVB VERBOUWT
- DE OUDSTE TRAMLIJN  
IN ANTWERPEN
- REIZIGERS VOOR GENK



De vuurloze stoomlok BASF 4 - Winnetou, verlaat het BASF-terrein voor overbrenging naar Antwerpen-Dam. Zij wordt door BASF aan VeBOV overgedragen, die haar aan het spoorwegmuseum schenkt. Antwerpen, 12 april 1978.



VeBOV-KOERIER is een uitgave van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

VeBOV werd opgericht te Antwerpen op 28 april 1976, en haar Statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad op 9 september 1976.

VeBOV - Kerkendijk 1 - 2200 - Antwerpen - Borgerhout.

Sekretariaat: F. Geens - Pachthoevelaan 33 - 2070 - Ekeren.

Penningmeester: J. Dobson - Alfons Schneiderlaan 65 - 2100 - Deurne.

Verantwoordelijke uitgever: R. Bastaens - Kerkendijk 1 - 2200 - Antwerpen - Borgerhout.

Niets uit deze uitgave mag overgenomen worden zonder schriftelijke toestemming van VeBOV - Kerkendijk 1 - 2200 Antwerpen - Borgerhout.



Een groep VeBOV-leden bij het bezoek aan de pré-metrowerken te Borgerhout op 17 maart 1979.



---

# DE VeBOV MUSEUMLOK

---

Op woensdag 12 april 1978 reden enkele personen de Antwerpse haven in, richting B.A.S.F.-bedrijven. Vooral voor twee onder hen zou deze dag bijzonder lonend worden. Ze gingen een levensgroot geschenk in ontvangst nemen, namelijk een echte stoomlokomotief. Weliswaar ging het om een 62-jarige, maar zoals met de wijn neemt ook de waarde van een stoomlok toe met de jaren. Maar laten we ons verhaal logisch uitbouwen en beginnen bij de geboorte van...

## WINNETOE

Begin 1916 werd door de «Badische Anilin und Sodafabrik» te Ludwigs-hafen am Rhein (Duitsland) opdracht gegeven aan de «Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau» te Düsseldorf om drie vuurloze stoomlokomotieven te bouwen. «Vuurloos» omdat een gewone stoomlok omwille van zijn vuurhaard, de geproduceerde gensters en de gloeiende stoom te veel gevaar zou opleveren bij gebruik tussen opslagtanks met brandbare en vaak explosieve stoffen. De Hohenzollernse fabriek maakte werk van de bouw zodat reeds op 31 augustus 1916 een «Oberingenieur» gunstig advies gaf voor de goedkeuring van de ketel. Deze werd overigens gebouwd met ijzerplaten van de bekende firma «Thyssen & Co» uit Mülheim am Ruhr. De «Dillinger Hüttenwerke» bouwden de stoomdom.

Op 1 december 1916 gaf de «Pfälzischer Dampfkessel-Revisions-Verein» haar zegen zodat de lokomotief enige dagen later in dienst kwam bij de B.A.S.F.-vestiging te Ludwigshaven onder nummer «Lokomotive 26».

En zo begon deze lok, die het fabrieksnummer 3541 draagt, aan zijn loopbaan. Na de oprichting van de B.A.S.F.-vestiging te Antwerpen (BASANT) werd na enkele jaren de nood gevoeld over meer explosievrije lokomotieven te kunnen beschikken voor het 26 kilometer lange bedrijfsspoornet.

Onze 3541 werd dan ook naar de metropool overgebracht in 1972, waar hij zijn iets jongere kollega (uit 1919) en twee dieselloks (bouwjaren 1965 en 1968) kwam vervoegen. En aangezien de lok uit 1919 de naam LOLA had meegekregen, leek het gepast onze held dan maar WINNETOE te noemen.

Hij kreeg de gele veiligheidsschildering en het lokomotiefnummer 4.

Winnetoe verrichtte nog goede diensten: volgens het bedrijf zouden er op zowat vijf jaren 10.000 km afgelegd zijn door deze lok. Ondanks de nadelen van de stoomtraktie (ook hier), namelijk de beperkte aktieradius — en het feit dat stoom slechts kan getankt worden op drie plaatsen in het bedrijf, was het 31 man tellende spoorwegpersoneel toch steeds erg tevreden over Winnetoe's prestaties.

Einde 1977 was echter, na 61 jaar trouwe dienst, het einde voor hem aangebroken. Versleten stoomschuiven noopten het bedrijf ertoe Winnetoe uit dienst te nemen. De sloper kwam al om het hoekje kijken. B.A.S.F.-lok 4 zou spoedig op de afvalbelt terechtkomen.

## VIA VeBOV NAAR NMBS

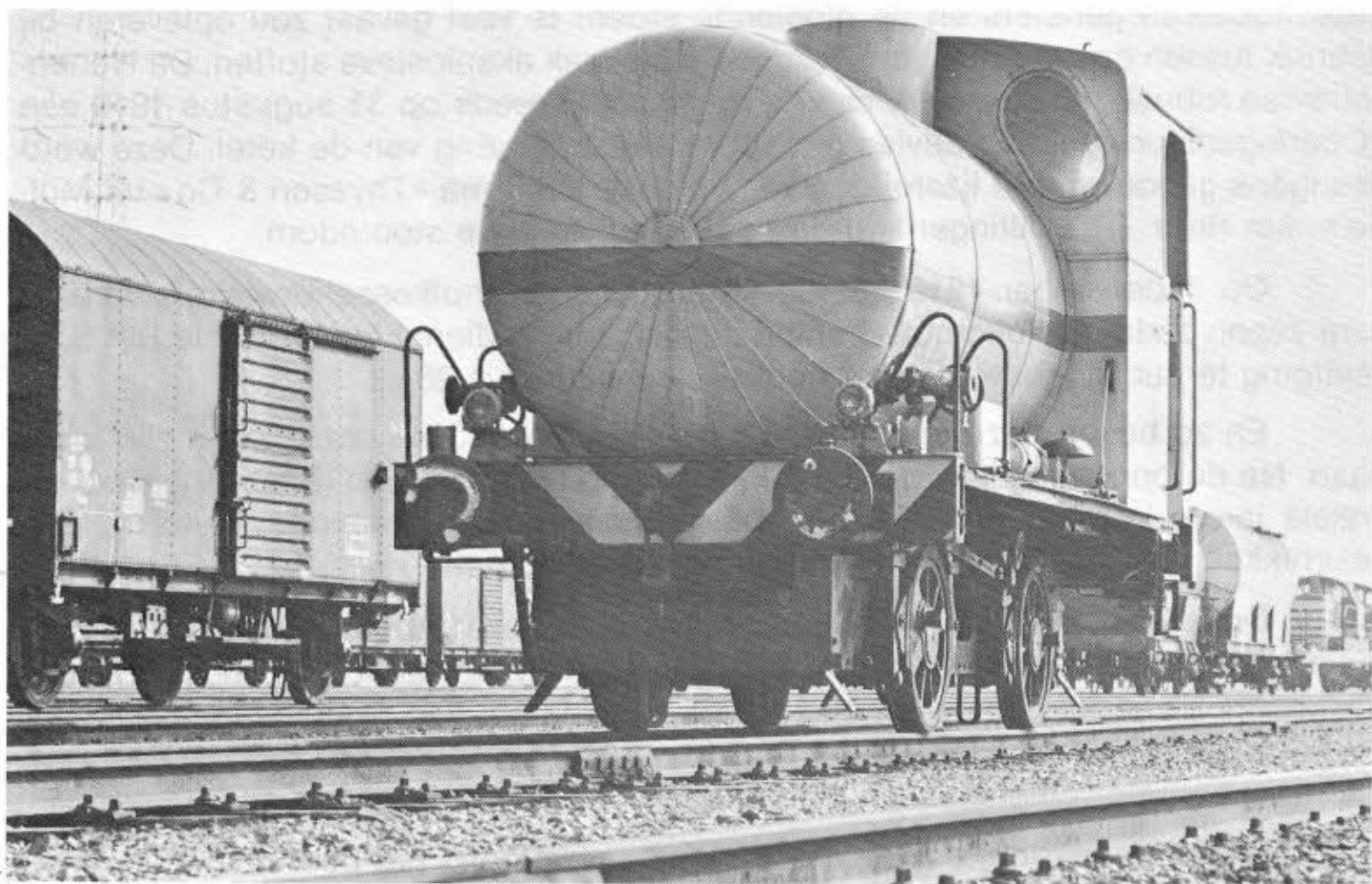
Het naar de schroothoop verwijzen van een trouwe dienaar ging echter toch enkele B.A.S.F.-mensen naar het hart. Waarom Winnetoe niet bewaren als een stuk



van de Antwerpse industriële archeologie? Kontakt werd genomen door de direktie met de krant «Gazet van Antwerpen». Hen werd gevraagd uit te willen kijken naar mogelijke geïnteresseerden in deze lokomotief. Wie zou nu meer interesse kunnen hebben voor een stoomlok, zo oordeelde men bij de krant, dan die nog jonge maar bloeiende vereniging, VeBOV genaamd. Het VeBOV-bestuur reageerde onmiddellijk gunstig op het aanbod. Aangezien de vereniging echter zelf niet de mogelijkheid zag om de lok onder te brengen, werd kontakt opgenomen met de NMBS. De Heer Reulens, van de Direktie Materieel, was sterk opgetogen bij het vooruitzicht de kollektie historisch materiaal te kunnen uitbreiden met een vuurloos exemplaar.

Zo was de oplossing en de redding voor Winnetoe vlug gevonden: VeBOV zou de lok overnemen van B.A.S.F., en hem afstaan aan de N.M.B.S., weliswaar met behoud van het peterschap. Zo gezegd, zo gedaan.

Op 12 april 1978 overhandigden de Heren Pauwels, Bedrijfsleider Spoorwegen bij B.A.S.F., en Chantrain, Afdelingsleider Technisch Magazijn en Transport bij B.A.S.F., aan VeBOV-voorzitter, de Heer Bastaens een grote engelse sleutel, die diende om de stoomaansluiting vast te schroeven. De ondertekening van een schenkingsoorkonde vervolledigde de overhandigingsplichtplegingen.



Aankomst van de Winnetou in het spoorwegstation van de BASF op 12 april 1978.

De gepensioneerde van B.A.S.F. was meteen de jongste telg van VeBOV geworden. De N.M.B.S. aan wiens goede zorgen de lok verder zou overgelaten worden, koppelde Winnetoe vervolgens aan een stel wagens, richting WDT Antwerpen-Dam. Dit alles gebeurde onder het goedkeurend oog van de getuigen bij deze festiviteit, de Heren Reulens en Verwilt van de Direktie Materieel van de N.M.B.S., de Heer Van der Sypt, adjunkt-stationchef Antwerpen-Dokken, de Heer Herman Welter, journalist bij Gazet van Antwerpen, en de Heer Janmart, VeBOV-lid. Onze voorzitter kreeg nog even het woord: «Omdat wij als vereniging sterk geïnteresseerd zijn in alles wat met vervoer in onze steden of doorheen het land te maken heeft zijn wij heel blij nu iets van het vroegere patrimonium te kunnen redden. Wees gerust, de Winnetoe zal bij ons altijd een ereplaats krijgen!»



Na een grondige oprisingsbeurt in de WDT Antwerpen-Dam werd de lokomotief dan begin september 1978 overgebracht naar de SPTM Leuven, waar hij prijkt bij een naar bier ruikende grotere broer, afgestaan door een Leuvense brouwerij.

## **TECHNISCHE KENMERKEN**

Het is zeker nuttig even in te gaan op de voor een vuurloze lokomotief typische kenmerken. Voor de kenner van stoomloks biedt het de mogelijkheid een vergelijking te maken tussen de traditionele stomer en deze «Dampspeicherlokomotive». Voor de niet-kenner mag de volgende beknopte beschrijving een houvast bieden in de verkenning van de fascinerende wereld van de stoomlokomotief.

### **1. De stoomketel**

Deze bestaat uit meerdere cirkelronde ijzerplaten. Boven een opening in de ketel bevindt zich de stoomdom waarin de stoomverdeler is ondergebracht. Aan de voorzijde van de ketel vinden we aan beide zijden een vulopening voor water en stoom. Onderaan de ketel bevindt zich een ventiel waarlangs de ketel kan geledigd worden.

Hieruit blijkt al onmiddellijk dat een vuurloze lok géén vuurhaard heeft. De benodigde stoom wordt dus niet opgewekt in de lok maar wel daarbuiten, en ingebracht via een leiding. De lok bevat geen enkele verbrandingsapparatuur.

### **2. De reguleur**

De stoom bereikt vanuit de ketel via de stoomverdeler (stoomschuif) die in de stoomdom ondergebracht is, de aandrijving (cilinders) van de lokomotief. Deze stoomverdeler wordt bediend vanuit het machinistenhuis met behulp van de reguleur. Wegens het aanwezig zijn van een volle druk van 12 atmosfeer in de ketel en het gebrek aan druk in de dom zou het echter welhaast onmogelijk zijn de schuif te openen. De konstruktors hebben dit probleem opgelost. Op de schuif werd namelijk een hulpschuif aangebracht, die bij het bewegen van de reguleur allereerst opengaat. Deze hulpschuif laat de stoom doordringen tot de kleine gleuven, aangebracht in de hoofdschuif. Hierdoor verkleint het drukverschil aanzienlijk, doordat deze hulpschuif slechts kleine openingen afsluit, en zodanig vlotter te bewegen is. De stoom dringt dan verder door in de stoompijp die naar de cilinders voert. Deze zorgen voor het in beweging brengen van de koppelstangen die de assen meevoeren.

### **3. Waterpeilaanduidingen**

De waterstand in de ketel (onderaan, daarboven bevindt zich stoom) moet tijdens de rit steeds te controleren zijn. Hiertoe zijn er op de achterwand van de ketel drie kranen. Door deze te openen kan men zien hoe hoog de waterstand is in de ketel, naargelang er water, stoom of waterdamp uitkomt. Uit het onderste kraantje moet er steeds water komen, uit het bovenste stoom. Is zulks niet het geval dient er ofwel water, ofwel stoom bijgetankt, zoniet is er ernstig gevaar voor een «overlopen» van de lokomotief, wat beschadigingen aan het drijfwerk kan veroorzaken.

### **4. Veiligheidsklep en drukmeter**

Deze noodzakelijke onderdelen, het ene ter meting van de stoomdruk, het andere om overdruk te compenseren komen uiteraard ook op een vuurloze stoomlok voor.



## 5. Drijfwerk

De aandrijving van de assen gebeurt bij dit type stoomlok op dezelfde wijze als bij de gewone stoomlok, zodat een uitvoerige beschrijving hier wel overbodig is.

Ook de overige onderdelen, zoals koppelingen, assen, aspotten, zandstrooier, stoomfluit, remmen en onderstelopbouw vergen geen nadere beschrijving. Wel zal het de lezer interesseren iets meer te vernemen over de wijze waarop met dit type lokomotief dient gereden te worden.



De bedieningsleutel wordt door dhr Chantraine van BASF overhandigd aan de voorzitter van de VeBOV.

## DE BEHANDELING EN DE BEDIENING DOOR HET LOKOMOTIEFPERSONEEL

### 1. Vóór de rit

*Vullen met water van de ketel:* rem aantrekken, controlekraantjes openen, waterleiding aansluiten en vullen tot aan het onderste kraantje.

*Vullen met stoom van de ketel:* controlekraantjes sluiten, stoomleiding aansluiten, na ze ontwaterd te hebben, stoomtoevoerkranen openen, sluitklep op aanvoerleiding openen.

Is de druk gestegen tot  $12 \text{ kg/cm}^2$  dan dient de stoomtoevoer gestopt, en de waterstand gecontroleerd. Het onderste kraantje moet water afgeven, beide anderen stoom. Zoniet dient water afgelaten te worden tot men de juiste waterstand bereikt in de ketel.

Deze vulling met stoom duurt overigens zowat drie uren! Ondertussen vermeldt de tekst met richtlijnen dat de machinist zich nuttig kan bezighouden met het smeren van de diverse in te oliën onderdelen van de lok. Hierbij dienen tevens alle schroeven, moeren, moerklemmen, assen, glijbanen, veren, e.d. op hun degelijkheid nagezien. Ook dient even geklopt op de remblokken. Vooral de remleidingen verdienen een nauwgezet nazicht!



## 2. Het rijden zelf

Indien bij het optrekken, wat steeds met voorzichtigheid dient te gebeuren, en met amper geopende reguleur, toch de lok doorslipt mag géén zand gestrooid worden. De reguleur dient dus zodanig bewogen te worden, dat de trein zonder schokken in gang kan gebracht worden.

Tijdens de rit moet steeds op de keteldruk gewaakt worden. Indien deze onder de 2kg/cm<sup>2</sup> daalt moet bijgevuld worden (stoom èn water).

## 3. Na de dienst

De lok wordt uiteraard eerst aan de tankplaats gebracht. Na het aantrekken van de rem, mag de waterafloopkraan geopend worden. Ondertussen onderzoekt de machinist de bewegende onderdelen op eventuele heetlopers, of op om het even welke schade die opgetreden is. Ook de zandvoorraad dient bijgevuld. Bij schade is het aan hem hiervan verslag op te stellen en de verantwoordelijke hersteldienst op te roepen.

## MET DANK AAN

De vzw VeBOV houdt eraan iedereen te danken die deze aanwinst voor haar mogelijk gemaakt heeft, en in het bijzonder de firma B.A.S.F.-Antwerpen en Ludwigshafen, en de N.M.B.S.-diensten die de restauratie en het onderdak hebben verzorgd van deze lok. Met name wordt hier gedacht aan de Direktie Materieel en aan de Persdienst.

F. Geens,  
Ekeren, oktober 1978.

## TECHNISCHE STEEKKAART

Lokomotief zonder vuurhaard	Type (volgens White-kodifikatie): 0-4-0
Spoorbreedte: 1435 mm	Bouwjaar: 1916, Duitsland
Bouwers: Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau, Düsseldorf	
Plaatwerk van Thyssen & C°, Mülheim am Ruhr	
Stoomdom: Dillinger Hüttenwerke, Dillingen	
Fabrieksnummer: 3541	
Goedkeuring door Königlich-Bezirksamt Ludwigshafen am Rhein	
onder nummer Vereinsnummer 2035	
Afmetingen: Lengte over buffers : 8550 mm	
Breedte : 2650 mm	
Hoogte boven spoor: 4105 mm	
Afmetingen ketel: Lengte : 4800 mm	
Diameter: 1832 mm	
Afmetingen dom : Diameter: 650 mm	Hoogte ketel + dom : 2342 mm
Hoogte : 510 mm	
Maximum snelheid: 24 km/uur	
Zegeldrukking (hoogste stoomdruk): 12 atmosfeer of 12 kg/cm <sup>2</sup>	
Keteltest op 5 augustus 1916 tot op een waterdruk van 17 atmosfeer.	
Doorsnede cilinders: 660 mm	Leeggewicht : 25.800 kg
Zuigerslag : 400 mm	Dienstgewicht: 36.500 kg
Doorsnede drijf wiel : 950 mm	Trekkracht : 6.000 kg
Asafstand : 2500 mm	
Watervolume ketel : 12 m <sup>3</sup>	
Stoomvolume ketel : 3 m <sup>3</sup>	

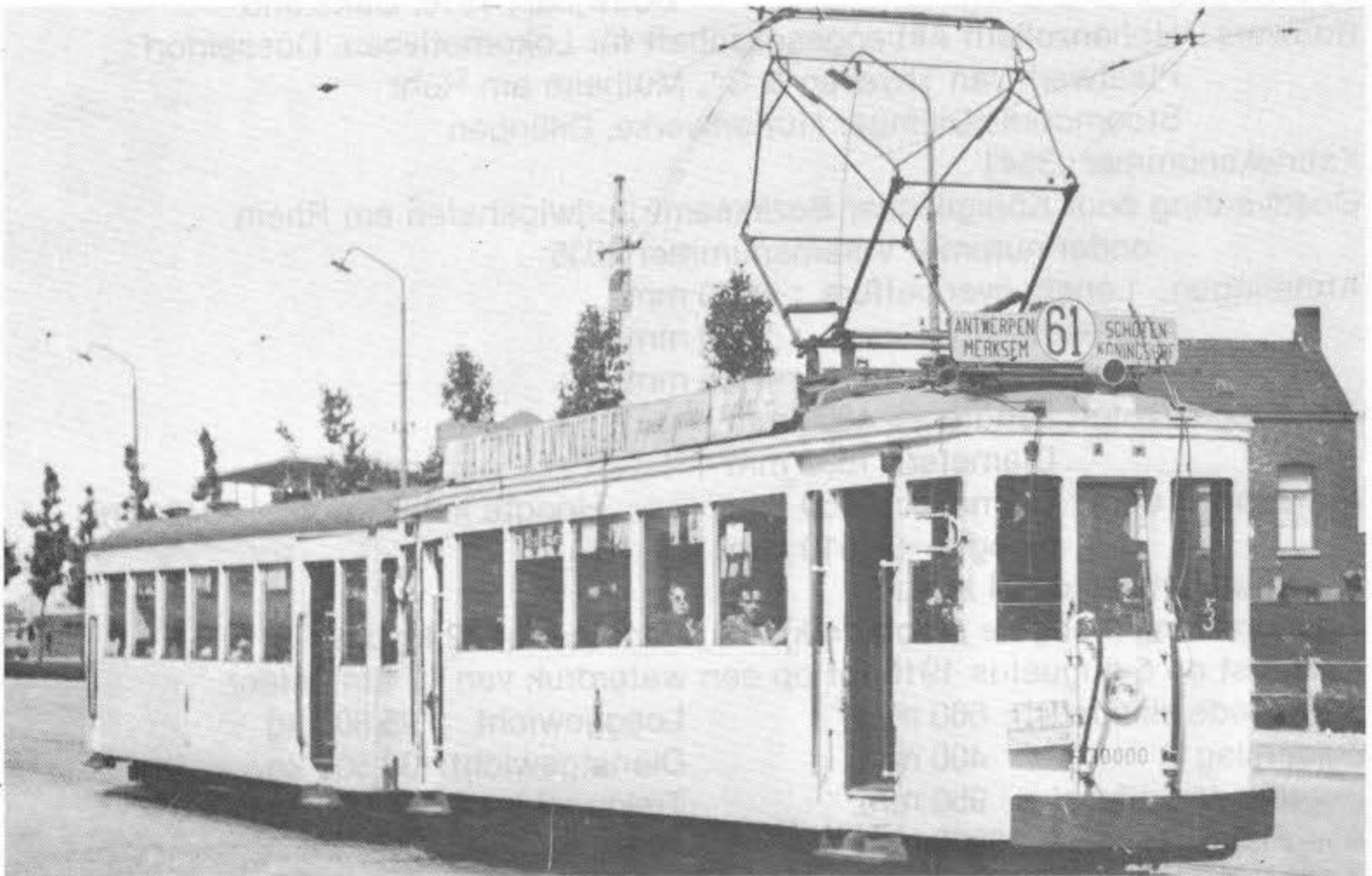


# PROTOTYPE TYPE «S - JUMET» 9125

Eind 1978 plaatste de NMVB bij BN en ACEC de langverwachte bestelling van 103 gelede trams. Samen met de 2 reeds eerder bestelde prototypes zal de levering 50 éénrichtingswagens omvatten voor de kustlijn en 55 dubbelrichtingswagens voor het «métro-léger»-net van Charleroi. Aan de kust voldoen deze wagens om het huidige materieel volledig te vervangen (zolang echter geen keerlus beschikbaar is voor de renbaandiensten te Oostende zullen hiervoor oude trams beschikbaar moeten blijven — in dit opzicht was het misschien interessant geweest een klein deel van de kusttrams als dubbelrichtingswagens uit te voeren). Voor Charleroi volstaan deze 55 wagens niet voor een totale vervanging. Een deel van het huidige materieel dient dus gemoderniseerd te worden om het nieuwe materieel aan te vullen. Initiaal zullen ze dienst doen op het net rond Charleroi, en na de levering van het nieuwe materieel zullen ze de diensten rond Anderlues en La Louvière in stand houden.

De aanleiding voor een grondige revisie en modernisatie werd door verschillende factoren opgedrongen. Verschillende uitrustingen vertoonden teveel zwakheden ofwel was het totaal onmogelijk er nog de vereiste wisselstukken voor te vinden.

Om als prototype gemoderniseerd te worden viel de keuze op motorwagen S 9125 die na een zwaar ongeval in november 1977 in de werkplaats Jumet op herstelling wachtte. Wanneer we een blik werpen op de geschiedenis van de 9125 merken we dat deze reeds tal van verbouwingen heeft ondergaan.



Mw 10.000 op lijn 61 te Antwerpen met bw 19365 op de IJzerlaan, richting Schoten. 10 juli 1955. Foto Bouwman.



In 1931 bouwde het Waalse konstruktiebedrijf «La Hestre» een reeks 4-assige standaardbijwagens 19137 - 19151. Kort daarop, in 1932-33 werd reeds besloten de bijwagens tot motorwagens te verbouwen. De 19145 werd standaardmotorwagen 10000 en kwam in dienst in groep Antwerpen, waar hij meer dan 20 jaar dienst zou doen. Vervolgens werd deze wagen omgebouwd tot type S rijtuig 10000 wat inhield dat op de bestaande onderstellen en met de elektrische en pneumatische uitrusting een nieuw onderstel en koetswerk werd gebouwd. De wagen kwam terug in dienst in groep Antwerpen op 30 sept. 1955. De vroegere standaardwagenbak werd op loopdraaistellen geplaatst en werd terug een bijwagen, nl. 19638. Door de geleidelijke opheffing van het Antwerpse NMVB-tramnet werd de 10000 op 31 mei 1960 naar het net van Charleroi overgebracht om daar de pcc's te vervangen die naar Belgrado vertrokken. In 1976 werd hij, bij de algehele NMVB hernummering de S 9125 en werd rond die tijd met klaptreden uitgerust om dienst te doen op het semi-metro-trajekt. Eind 1977 begon dan een nieuwe verbouwing, tot type S-Jumet.



Jumet 5 februari 1979, mw 9125 (ex. 10.000) na zijn verbouwing van 1978, naast mw 9034.

In december 1977 werd gestart met de praktisch volledige ontmanteling van het rijtuig: hierbij werden alle mechanische, elektrische en pneumatische uitrustingen en de koetswerkbeplating verwijderd zodat enkel het onderstel met draaistellen en het geraamte van de wagenbak overbleef. Begin 1978 werd gestart met een nieuw ontwerp van de wagen en deze ontwerpen werden op de wagen zelf uitgetest, vooral wat betreft uitzicht van de kop en schikking van voor- en achterlichten. Van in het begin werden de proeven op het rijtuig uitgevoerd in het nieuwe NMVB-kleurenschema (oranje-blauw-ivoor). Later in 1978 kwam eindelijk de definitieve vormgeving tot stand waarna met de technische verbouwing van het rijtuig werd gestart.

De verbouwing duurde tot oktober 1978. Vanaf begin november werd het rijtuig getest, tijdens proefritten die meestal 's nachts werden gehouden. Nadien zijn nog kleine veranderingen doorgevoerd.

In het kort zullen we de belangrijkste veranderingen beschrijven en een totaalbeeld van het rijtuig geven:

#### **a) draaistellen**

Aan de draaistellen werd essentieel niets gewijzigd. Na reiniging werden ze



zwart herschilderd. Nieuwe assen werden aangebracht. De mogelijkheid wordt echter nog onderzocht om de vering te verbeteren, o.a. door gebruik van elastische wielen. Over de plaatsing van railremmen komen we verder terug.

## b) reminstallatie

Gezien het tekort aan wisselstukken, zowel voor de remkraan als voor de kompressor werd de ganse reminstallatie vervangen. De Westinghouse-remkraan werd vervangen door een moderne Oerlikon-remkraan. De zuigerkompressor werd vervangen door een centrifugaalpomp, aangedreven door een 6kW gelijkspanningsmotor onder 600 V.

	nieuwe	oude	kompressor
kompressordebiet:	850	480	liter/min
voedingsdruk:	7	7	kg/cm <sup>2</sup>
reservoirdruk:	5	7	kg/cm <sup>2</sup>

De remming gebeurt met 8 remblokken op de wielen (met ieder een remkracht van 2.777 kg). Deze bedrijfsrem staat in voor een remvertraging van  $\pm 1,5$  m/s<sup>2</sup>. De handrem heeft een remkracht van 18.325 kg.

Tussen de remcilinder en de remblokken werd een uitrusting ingebouwd die automatisch de slijtage van de remblokken compenseert (indentiek als gebruikt bij de spoorwegen) zodat het ingrijpen van de remming plaats vindt onafhankelijk van de slijtagegraad van de remblokken.

Daar het niet meer in de bedoeling ligt nog diensten met bijwagens te verzekeren zijn op de balkons de 2 pneumatische leidingen (rechtstreekse en automatische remleiding) niet meer geplaatst, alhoewel ze eenvoudig terug aan te brengen zijn.

Vanaf augustus 1978 werd onderzocht of het mogelijk was de draaistellen met railremmen uit te rusten. Daar de 9125 op dat ogenblik niet rijvaardig was werden de proeven gereden met de S 9143 waar op iedere boggie 4 railremmen (met ieder een remkracht van 1.100 kg) waren aangebracht. De omgebouwde rijtuigen worden zeker met railremmen uitgerust alhoewel de uitvoering ervan nog niet op punt staat.

De oude zandstrooiers werden vervangen door nieuwe die het zand pneumatisch met een gerichte straal onder de wielen spuit.

## c) elektrische uitrusting

De oude motoren bleven behouden, hun karakteristieken zijn:

motor:	type:	ACEC MTV 215/2 gelijkspanningsmotor zelfventilerend serie-bekrachtigd	
	aantal:	4	
	nom. spanning	kontinu- 600 V	éénuurregime 600 V
	nom. stroom	69 A	96 A
	vermogen	37,5 kW	52 kW
	toerental	1250 omw/min	1100 omw/min

De isolatie van de geleiders van de motor werd echter fel verbeterd en i.p.v. isolatieklasse B wordt nu F bereikt.

De motoren zijn in neusophanging in de draaistellen bevestigd en drijven ieder een wielas aan met een overbrenging met 2 rechte tandwieien.



De sturing van de motoren gebeurt met de vroegere controller die eveneens behouden blijft:

controller:	type:	ACEC TC 476	
	aantal standen:	rheostatische remming:	5
		O:	1
		traktie: serie:	3
		overgang S-SP:	2
		serie-parallel:	3
		serie-parallel-sh:	1
		overgang SP-P:	2
		parallel:	3
		parallel-shunt:	1

In het totaal zijn er 5 economische ritstanden. Op de 2 shunt-standen worden de inductoren van de motoren op resp. 25 en 40 % geshunt. In de controller zelf zijn enkele verbeteringen aangebracht die een soepelere werking moeten waarborgen.

De laagspanningskringen op de tram worden gevoed via de batterij. Vroeger stond deze batterij in serie met de kompressor, zodat de batterij enkel kon opladen als de kompressor draaide. Om nu de batterij op te laden wordt gebruik gemaakt van een statische konverter:

ingangsspanning:	600 V
uitgangsspanning:	27 V
uitgangsstroom:	15 A
vermogen:	405 VA

De batterij heeft als kenmerken: 24 V — 200 Ah.

De pantograaf is een Stemmann type BS 168. Het op- en neerlaten van de pantograaf gebeurt niet meer met een koord maar met een elektrische motor. Uit veiligheid werd de koord echter behouden.

De verwarmingsinstallatie bestaat uit 8 elementen die ieder onder 600 V een vermogen van 7,2 kW hebben.

Daar alle vensters van de tram als vaste ruiten werden uitgevoerd wordt de ventilatie nu verzorgd door een motorventilatorgroep die onder 600 V in 2 standen (650 of 1600 m<sup>3</sup>/uur) de ventilatielucht in kanalen stuurt. De dakventilatoren bleven behouden.

De verwarming van de bestuurder gebeurt door warme lucht die van onder de voorruit wordt aangevoerd en eveneens dient om de voorruit te ontrijmen.

De herinschakeling van de hoofdschakelaar kan nu pneumatisch vanaf het bedieningsbord van de bestuurder gebeuren.

#### **d) koetswerk en uiterlijke vormgeving**

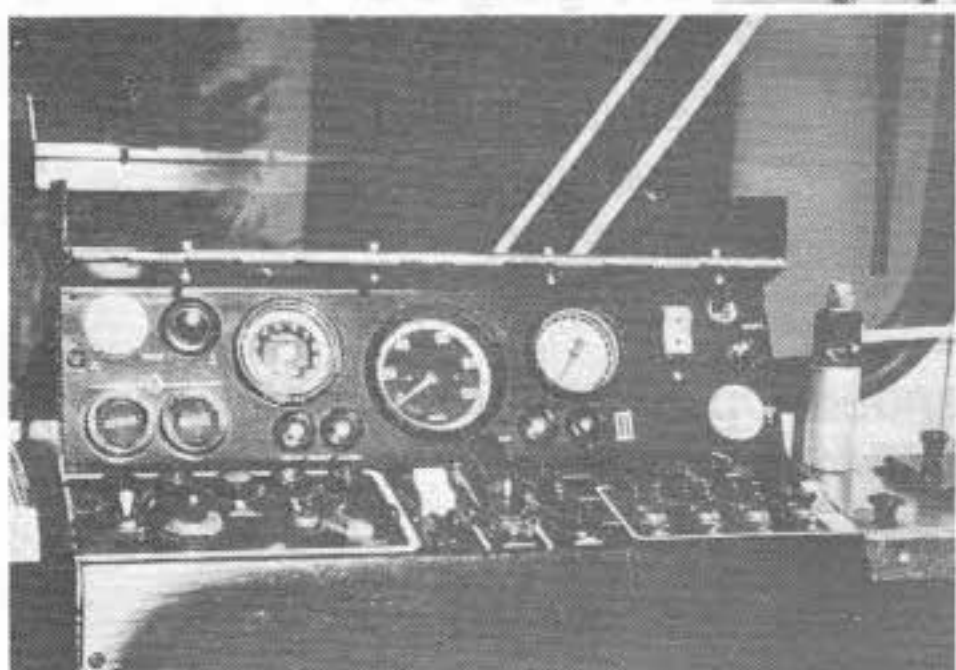
De aluminiumbeplating van het koetswerk vertoonde teveel zwakheid en werd integraal vervangen door aanééngelaste staalplaat.

De vroegere bevestiging van de ruiten bood te weinig weerstand tegen water en deze zijn nu allemaal in rubberomrandingen geplaatst. Enkel de kleine zijruitjes van de bestuurder kunnen nog opengeschoven worden, alle andere ruiten zijn volledig vast geplaatst. Pas begin 1979 werden ook de ruiten van de deuren in rubberomrandingen gevat.

De voor- achterlichten werden verbeterd en kregen een nieuwe opstelling. De koplampen zijn nu dubbel uitgevoerd en in het koetswerk verzonken geplaatst. Daar-



Bestuurderspost van mw 9125  
na de verbouwing.  
Jumet, april 1979.  
Foto Jan Vermeiren.



▲ Binnenzicht van mw 9125. Jumet, 5 februari 1979.

naast zijn er blokken in opbouw met remlichten en richtingsaanwijzers. Juist voor de deuropening en ter hoogte van de blauwe band zijn witte standlichten en rode achterlichten verzonken aangebracht.

De ruitenwisser is van het pantograaf-type om een zo groot mogelijke ruitoppervlakte te bestrijken.

De wagenbak is volledig in de nieuwe NMVB kleuren geschilderd, daarbij wel opgemerkt dat onderaan een metalen zwarte band als stootrand dienst doet.

Het dak bleef behouden en werd grijs geschilderd. Hierop zijn verschillende elektrische toestellen aangebracht en de typische 2-tonige toeter bleef behouden.

Het ligt nog in de bedoeling de houten deuren te vervangen door deuren uit licht metalen profielen.

#### **e) binneninrichting**

De binneninrichting is volledig vernieuwd en zoveel mogelijk ideeën werden uit de nieuwste autobussen overgenomen.

De zitbanken worden in oranje overtrokken (i.p.v. vroeger groen of bruin). Er zijn geen ontvangersplaatsen meer voorzien. De draagramen van de banken en alle buizen en handgrepen zijn grijs geplastifieerd.

De vloer bestaat uit groene geribde kunststof.

De verlichtingsarmaturen werden in de dakafrondingen geplaatst en zijn van het luminator-type zoals gebruikt op de modernste autobussen, met 40 W lampen gevoed onder 220 V — 8000 Hz via 24 V ballasten.

De bestuurder heeft een Bremshey zetel en het bestuurderspaneel is gans hernieuwd en verbeterd. Er is o.a. nu een snelheidsmeter aangebracht.

De zijwanden zijn uitgevoerd met licht gekleurde geplastifieerde platen. Het dak werd wit geschilderd.

Robert Boogaerts  
Borgerhout, april 1979

Dit artikel kwam tot stand dank zij de welwillende medewerking van het NMVB hoofdbestuur te Brussel en de NMVB ingenieurs van de werkplaats Jumet.



# Lijn 7: MORTSEL - TOLHUIS, een begrip, een tijdperk

Trams reden er al in Den Haag, Brussel, Luik en Verviers op het ogenblik dat men er in Antwerpen ernstig ging over denken ook tramlijnen aan te leggen.

Voor- en tegenstanders gingen elkaar te lijf via de pers, maar ook spraken af en toe de vuisten harde taal. Nagenoeg alle voor- en nadelen werden tegen elkaar afgewogen terwijl de mooiste voorstellingen en de afgrijselijkste voorspellingen elkaar opvolgden. Hierbij werden aan stukken gereden kinderen niet gespaard, terwijl via tekeningen zwaar rouwende paarden om erbarmen smeekten.

In feite is op dat gebied nog niet zo heel veel veranderd, maar goed, de tram kwam er toch! In het najaar van 1871 werden de debatten in de Gemeenteraad gebracht, waarbij drie geplande lijnen naar voren werden gebracht.

- 1 — Berchem — Komediëplein, via St Jorispoort en Lange Gasthuisstraat;
- 2 — Borgerhout — Gemeenteplein;
- 3 — Kattendijkdok — Anselmostraat.

Op dat ogenblik al wensten sommigen de lijnen verder door te zien dringen in het stadscentrum, en uiteindelijk wordt besloten de lijn van Berchem aan te leggen tussen de Warande, nu Albertpark, en de Meir. De eerste vergunning kwam toe aan dhr J.S. Bergheim en A.G. Renshaw uit Londen. We schrijven op dat ogenblik 1872.

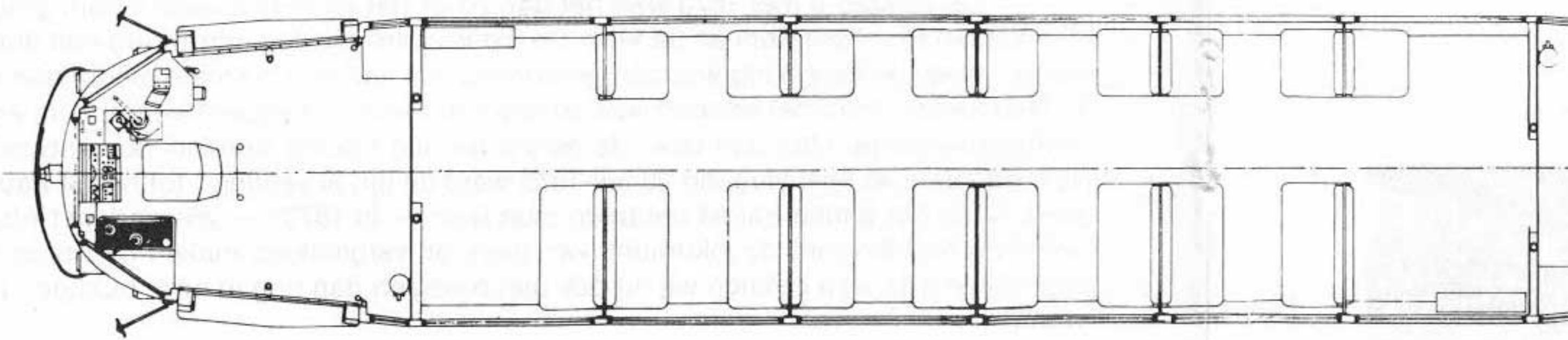
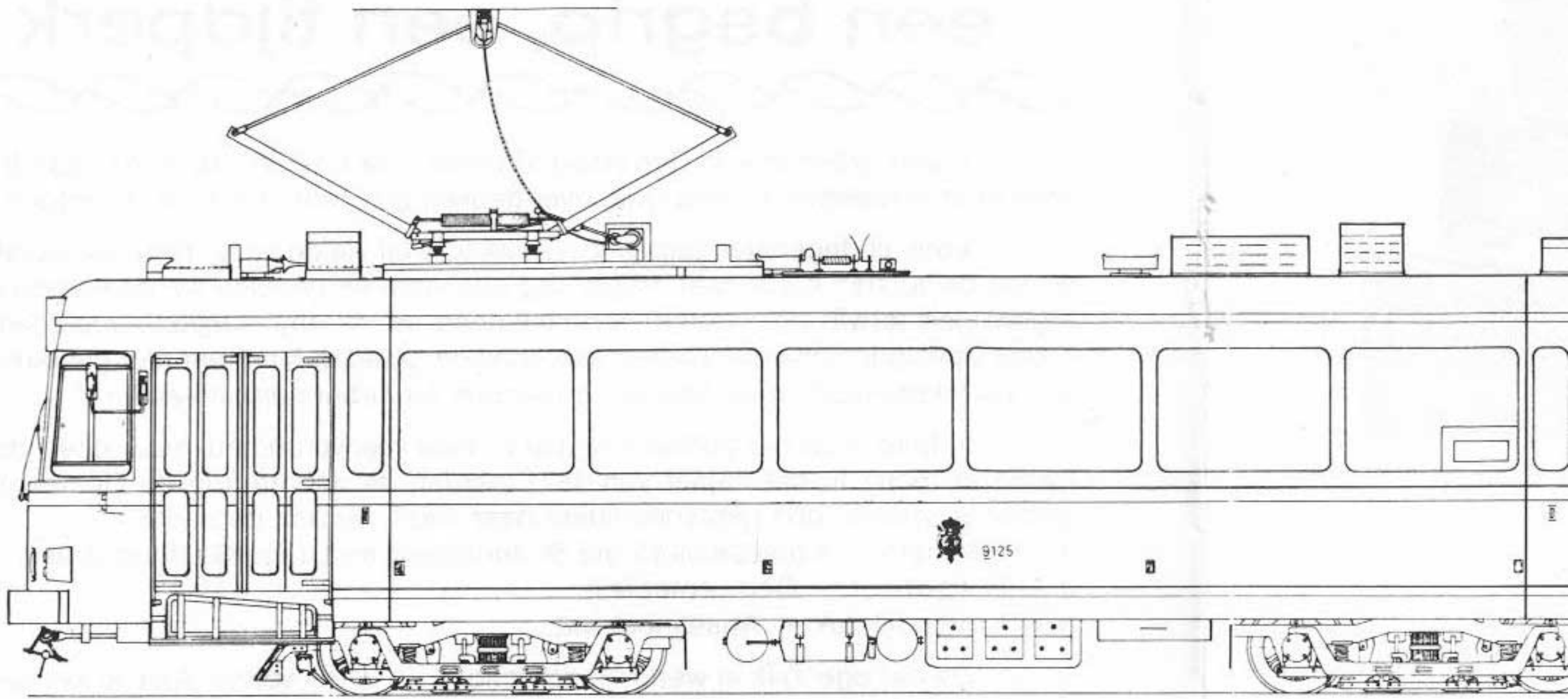
In augustus van dat jaar besliste de gemeenteraad van Berchem dat de lijn op haar grondgebied mocht worden doorgetrokken via de Grote Steenweg tot bij de kerk van St Willebrordus.

Op zondag 5 mei 1873 was het dan zover dat de eerste paardetram ging rijden tussen Berchem-Kerk en de Meir. De dienst werd die dag uitgevoerd met drie rijtuigen, maar de bevolking was zo geestdriftig, dat van een normale dienst niet veel in huis kwam, want het aanbod was zo groot dat men onmogelijk verder kon, en de diensten staakte. Hoe dan ook; de eerste en dus oudste tramlijn van Antwerpen was geboren. Al heel vlug, op 20 juli 1873 werd de lijn al verlengd tot het St Paulusplein. Voor het ganse traject betaalde men toen — in 1873! — 25 centiem! Als wij rekening houden met de inkomens van toen, en vergelijking maken met onze huidige inkomens, dan betalen wij nu ook niet meer, en dan nog in onze huidige muntwaarde.

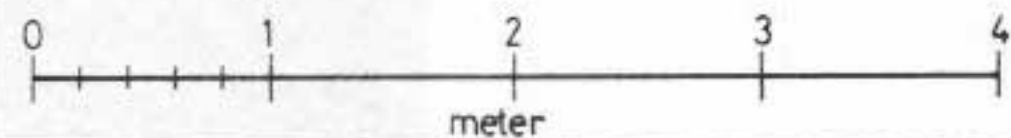
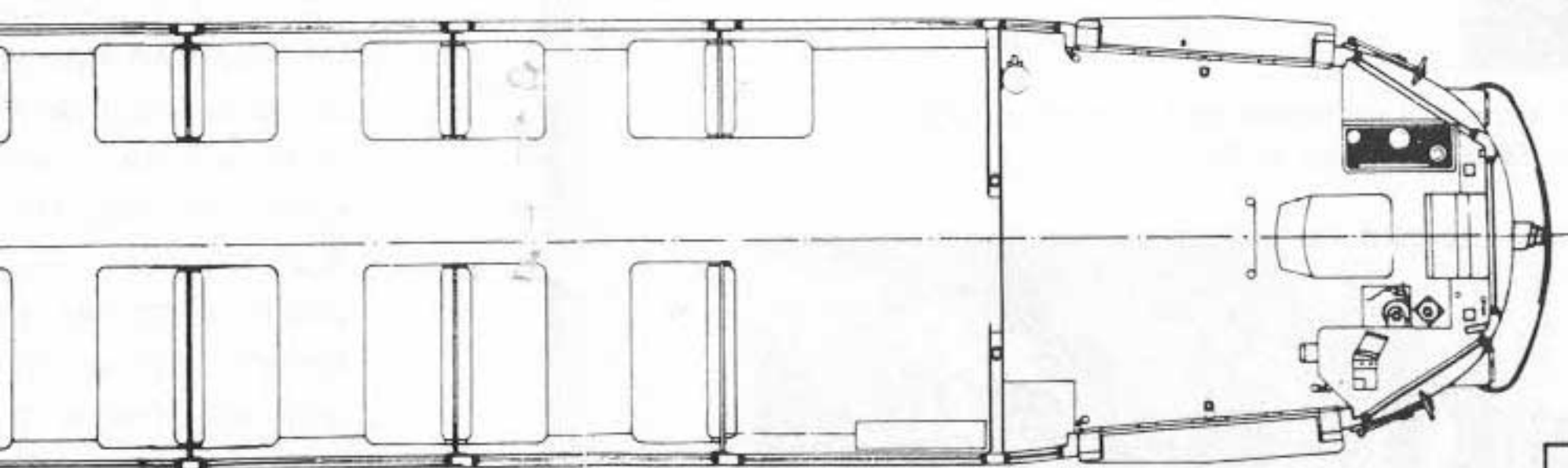
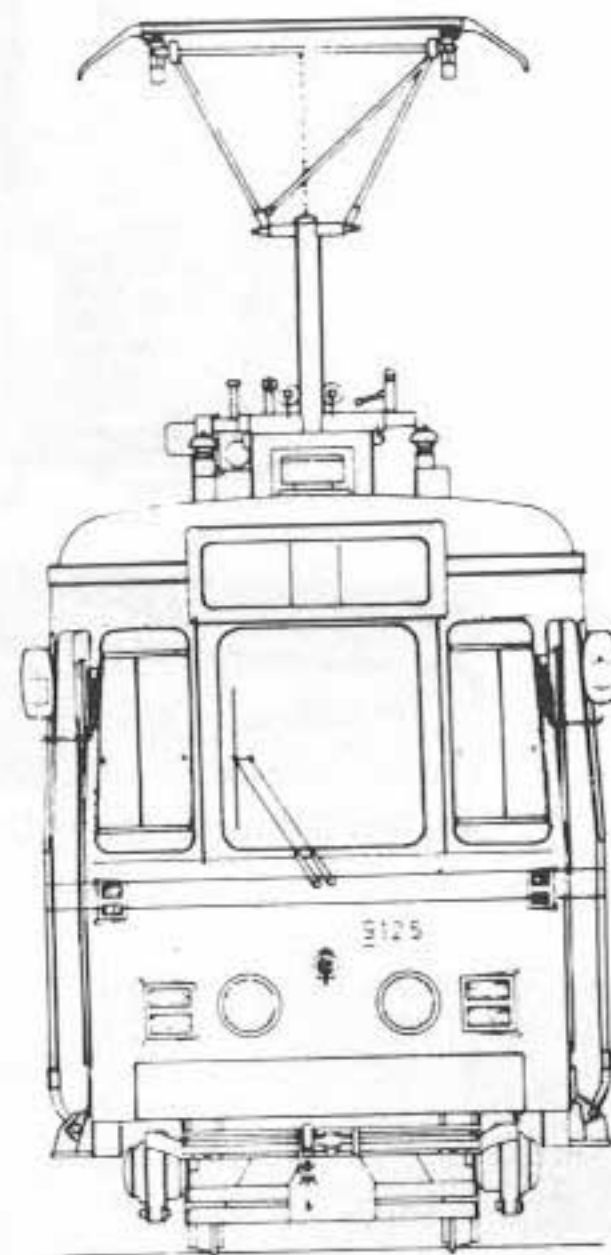
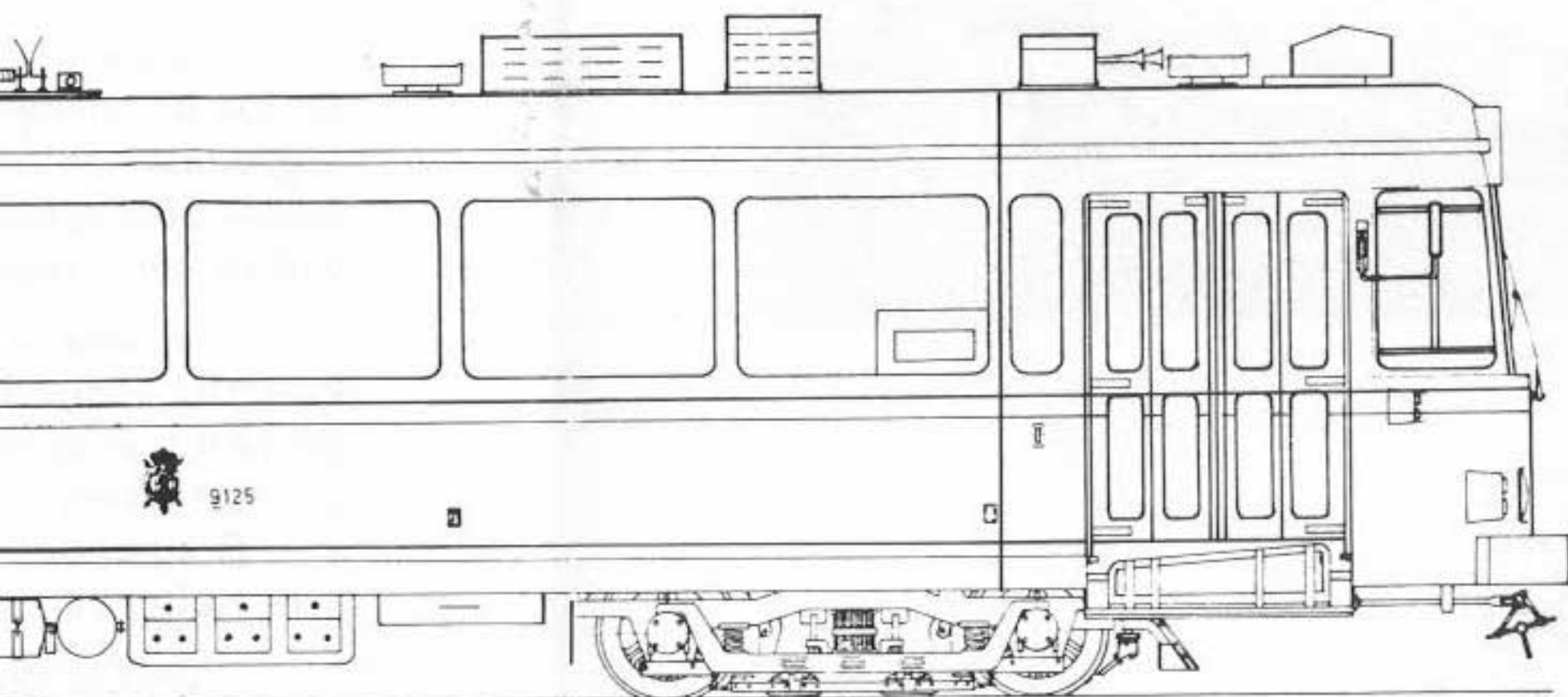
Verschillende konsessies:

J.S. Bergheim en A.G. Renshaw:	21 mei 1872
Soc. Felix Neuremberg & Cie:	30 dec. 1872
Banque Centrale Anversoise:	24 nov. 1873
Antwerp Tramways Cie Ltd:	19 sep. 1874
S.A. des Tramways Anversois:	24 feb. 1877
Cie Mutuelle des Tramways S.A.:	28 sep. 1895
Cie Gén. des Tramways d'Anvers:	24 apr. 1899
Antwerpsche Tramwegen N.V.:	26 mrt. 1927
Tramwegen van Antw. en Omgeving:	31 dec. 1945
Maatsch. Intercommunaal vervoer:	10 okt. 1962









NMVB - SNCV Groep Henegouwen

1978

Type "S - JUMET" nr. 9125



Vereniging der Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

VeBOV





▲ 1873: paardetramrijtuig 20 van lijn 7.



◀ Omstreeks 1880 rijdt paardetramwagen 47 naar het Tolhuis, met zicht in de St Paulusstraat.

▼ Inhuldigingsrit van lijn 7 naar Luithagen op 1 augustus 1905. Rijtuig 260 bij de spoorwegovergang te Mortsel-Luithagen.







▲ Mw 367 op lijn 7 bij de terminus Luithagen in 1906.



► Mw 334 op de ST Katelijnevest te Antwerpen ± 1905.



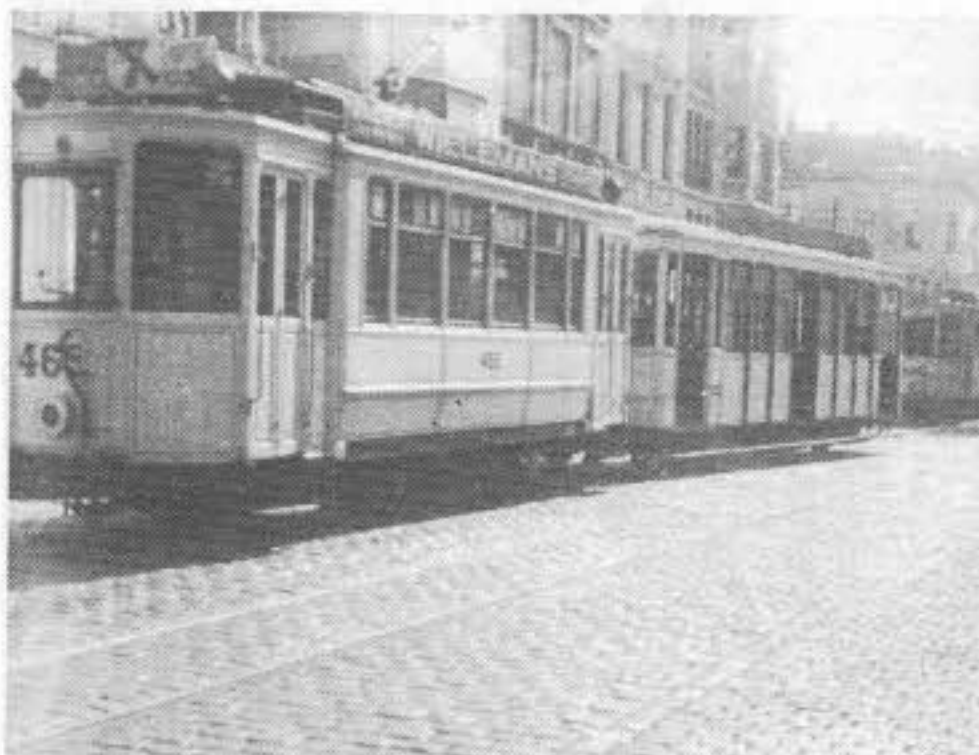
◀ Het rijtuig 318 op lijn 7 onder de Mechelsepoort, op weg naar Tolhuis, omstreeks 1909.



In 1878 komt er een verzoek van de S.A. des Tramways Anversois om de lijn te mogen verleggen langs de Leopoldstraat, dus vanaf het St Jorisplein, het huidige Leopoldsplein, via de Leopoldstraat en het Komodieplein naar de Huidevettersstraat. Dat verzoek wordt door het Kollege van Burgemeester en Schepenen echter afgewezen. Deze verbinding zal er pas komen op 6 juni 1885, en dan toebehoren aan een andere vergunninghouder, dhr Theunis. Van zijn kant staat hij de lijn af aan de S.A. des Tramways Anversois, die er in 1886 eigenaar van wordt. Aan de andere kant wordt de lijn in 1887 verlengd van het St Paulusplein naar de Van Meterenkaai, waar er aansluiting is met de rijtuigen van de Haventram, en wel op het punt waar wij vandaag nog de terminus kennen van lijn 7.

Alle paardetramlijnen waren enkelsporig aangelegd met wisselplaatsen. De spoorbreedte van de lijn van Berchem, en nog andere, was toen 1435 mm. In 1893 zag de trammaatschappij haar vergunning verlengd voor dertig jaar, en besliste zij belangrijke verbeteringswerken aan te brengen aan het net. Daarin was voorzien in dubbelsporige lijnen, wat bij het stadsbestuur op ernstige bezwaren stuitte, en analoog daaraan, verworpen werd. Er is dus nog niets nieuws onder de zon, of toch? Ook toen enkele jaren later de maatschappij haar voorstel vernieuwde ving men bot.

Ondertussen echter werd door de Cie Mutuelle des Tramways S.A. gewerkt aan de éénmaking van het net. Zij kocht de verschillende maatschappijen op, en stichtte de Cie. Générale des Tramways d'Anvers. De laatste lijnen die door de nieuwe maatschappij verworven werden, waren de oudsten, met o.a. de lijn Berchem — Tolhuis.



Mw 429 op lijn 7 in de St Katelijnevest. Ook toen al was het daar meten en passen. Foto MIVA, opname ± 1937.

Uitrijden bij de Harmonie van mw 465/7 met bw 631. De eerste doorstreepte diensten op lijn 7: 21 september 1937. Foto MIVA.



De C.G.T.A. verbond zich ertoe alle lijnen te elektrificeren, maar ook dat liep niet van een leien dakje, want er zou nog veel water door de Schelde stromen vooraleer op alle lijnen een bovenleiding mocht worden aangebracht. Er was dan ook verzet tegen het aanbrengen van deze voedingsvoorziening tussen de Nationale Bank en het Tolhuis.

Het voornaamste argument van verzet was de ontsiering der straten door het luchtlijnnet. De overeenkomst waarin de beperking der luchtlijnen was voorzien, dateert van 12 juli 1900 en 2 mei 1901. In september 1902 richtte de maatschappij zich in een brief tot de Minister om te vragen de volledige luchtlijn te mogen toepassen op het ganse net. Na veel gepalaver werd op 28 januari 1903 uiteindelijk een overeenkomst bereikt tussen de trammaatschappij en het Kollege van Burgemeester en Schepenen, die voorzag in de integrale toepassing van het luchtlijnnet. Toen konden de grote werken starten.



De lijn van Berchem, de eerste in uitbating, zou echter slechts als zesde lijn worden geëlektificeerd. Vóór haar werden de later zogenoemde lijnen 1, 3, 4, 12 en 6 onder de draad gebracht. Oorspronkelijk reden de elektrische lijnen met gekleurde koersborden, waarop echter nog geen lijnnummer was aangebracht: die zijn pas enkele maanden later in voege gekomen. De lijn van Berchem kreeg aldus blauwe koersborden. Bij latere uitbreidingen, wanneer de tramlijnen buiten de stadswallen zouden rijden, kwamen tweekleurige koersborden in dienst, voor die wagens die het traject buiten de stadswallen bereden. In dat geval was de lijnkleur aangebracht links van het lijnnummer, en het rechterdeel was steeds wit. Tegelijk met die «lange» diensten, bestonden de «korte» diensten. Die koersborden droegen aan beide kanten dezelfde lijnkleur. Als in 1925 veel lijnen zullen bijkomen, zal van dat systeem worden afgestapt, alhoewel de lijnen waarop het was toegepast, steeds dezelfde lijnkleuren hebben behouden tot bij de komst van de PCC-rijtuigen. Drie maanden na haar elektrificering kreeg de lijn van Berchem officieel de benaming: lijn 7.

De blauwe koersborden (korte lijn tot Berchem-Kerk) en later ook de blauw-witte borden (lange lijn tot Mortsel-Luithagen) kregen het cijfer 7 toegevoegd op vrije plaatsen op dat bord. Nog later zullen nieuwe koersborden verschijnen, waarbij het cijfer in een witte cirkel temidden van het bord voorkomt. Deze borden blijven in dienst tot 1949. Dan komen de bekende rechthoekige borden geleidelijk op alle lijnen, waarbij het lijncijfer links komt te staan, en de bestemmingen rechts van het lijncijfer. Deze borden blijven in dienst zolang de oude rijtuigen zullen rijden, nl. 1 april 1975.

De werken tot verlenging van lijn 7 naar Mortsel namen een aanvang in de zomer 1904. De trams zullen onder de Mechelse poort doorrijden waartoe de bruggen over de vestingen worden verstevigd. De tramlijn zal de Mechelse Poort bereiken via de Th. Solvijnsstraat. Anderzijds wordt de lus rond het Tolhuis aangelegd in 1905. De verlenging naar Mortsel-Luithagen kwam in dienst begin augustus 1905. Deze verlenging was door de trammaatschappij voorzien tot het Gemeentehuis van Mortsel, maar de spoorwegen wilden niet weten van een kruising met haar spoorlijn te Mortsel-Luithagen. Het zal dan ook nog duren tot 1923 (!) vooraleer de trams kunnen verder rijden tot op het Gemeenteplein. Een flinke verbetering treedt echter op in 1910, als bij Berchem-kerk een doorsteek van de fortengordel tot stand komt, en de trams niet meer moeten rondrijden onder de Mechelse Poort.

In 1913 stelde de C.G.T.A. voor een aftakking aan te leggen vanaf de Koninklijke laan te Berchem via de Middelheimlaan tot bij het café «Het Nachtegaaltje», midden in het Nachtegaalpark. De eerste wereldoorlog zal deze plannen dwarsbomen. Vermeldenswaard is dat het Antwerpse Nachtegaalpark bestaat uit drie parken: Middelheim, Vogelzang en Den Brand. In 1929 zal dat plan hernomen worden, maar dan niet meer naar het Nachtegaaltje, maar via de Elisabethlaan en de latere Prins Boudewijnlaan tot bij de spoorlijn. Hier echter zal de economische crisis en de daaropvolgende tweede wereldoorlog stokken in de wielen steken. Misschien is het nu de tijd om te denken aan een nieuwe tramlijn van het Centraalstation via Berchemstation, de Kleine Ring, de Elisabethlaan, Prins Boudewijnlaan tot de Drie Eikenstraat, en dan af te buigen naar Edegem. Waarom niet?

Keren we echter op onze stappen terug. Met het uitbreken van de eerste wereldoorlog kreeg Antwerpen een flinke beschieting te verwerken op 8 en 9 oktober 1914. Als gevolg daarvan reden er geen trams. Na de val van Antwerpen kwamen de tramdiensten geleidelijk aan terug op gang. Vervoer van gekwetsten vond plaats met tramrijtuigen, die voorzien waren van witte koersborden zonder tekst, met een rood kruis te midden van de cirkel. Dat waren de Rood Kruistrams.



De Duitsers hadden de school van de Poortstraat, nu Willem Van Laerstraat, ingericht tot Lazaret, waarheen de Rood Kruistrans o.a. hun gewonde soldaten vervoerden.

Bij het hernemen van de tramdiensten moesten de reizigers nog een tijdlang overstappen op andere rijtuigen, om de controle van de Duitsers te passeren, maar dat werd in 1915 weer afgeschaft.

Naar aanleiding van de 7<sup>e</sup> Olympiade die in 1920 in Antwerpen werd gehouden, werden de diensten op lijn 7 versterkt door een lijn 27. Deze lijn voerde de reizigers naar de Floraliën, een bloemententoonstelling die tijdens de zomer was ingericht n.a.v. de Olympiade. Deze lijn 27 reed tussen het Centraalstation en de huidige Floraliënlaan, als versterking van de lijnen 2 (Olympische spelen Beerschotstadion) en 7 (Floraliën — Berchem) vanwaar ook het getal 27.

Lijn 27 reed op zon- en feestdagen, en droeg een wit koersbord met het lijngetal in het zwart, en teksten in het roestbruin. Datzelfde jaar wordt ook begonnen met de ophoging van de spoorlijn Antwerpen-Hoboken-Boom via Mortsel-Luithagen, met als gevolg dat — na 18 jaar — op 27 sept. 1923 de trams van lijn 7 kunnen doorrijden naar het Gemeentehuis van Mortsel. In 1925 worden omvangrijke spoorwerken uitgevoerd op het ganse net. Lijn 7 die tot dan toe, in beide richtingen reed van het Leopoldsplein via de St Jorispoort, Mechels Plein, Lange Gasthuisstraat naar Huidevettersstraat, gaat nu deze reisweg alleen nog volgen in de richting Tolhuis - Mortsel, terwijl lijnen 8 en 9 dat ook gaan doen. Daarentegen wordt het dubbelspoor in de Leopoldstraat enkelspoor, dat door de lijnen 7, 8 en 9 wordt gereden in de richting Meir. De vervoersbehoeften worden groter, en Berchem en Mortsel dringen aan op een rechtstreekse tramverbinding met het Centraalstation. In die optiek ontstaan verschillende nieuwe lijnen in 1925, waaronder lijn 15, Mortsel - Centraalstation. Deze lijn die in wezen de lijnen 2 en 7 met elkaar verbindt, krijgt dan ook de lijnkleuren van deze beide lijnen: blauw en groen.

Het net blijkt na herstructurering goed te functioneren, en lange tijd blijft het rustig. Een gebeurtenis uit 1935: op maandag 20 mei van dat jaar werden ten behoeve van het O.L.Vrouwekollege vijf ekstra trams met bijwagens ingelegd van de St Jorispoort naar Mortsel. De studenten legden de afstand van Mortsel naar het buitengoed van het Kollege in Edegem te voet af.

In 1937 ontstond een doorstreepte lijn 7, waarvan het koersbord, ondanks de taalwetten van dat jaar, nog tweetalig was. Deze dienst reed tussen Mortsel en het Komediëplein. Na de tweede oorlog zou er evenwel nog een andere dienst ontstaan, die de verbinding reed tussen het Komediëplein en het overloopwissel van het Pulhof, waardoor alleen losse motorwagens konden worden ingezet.

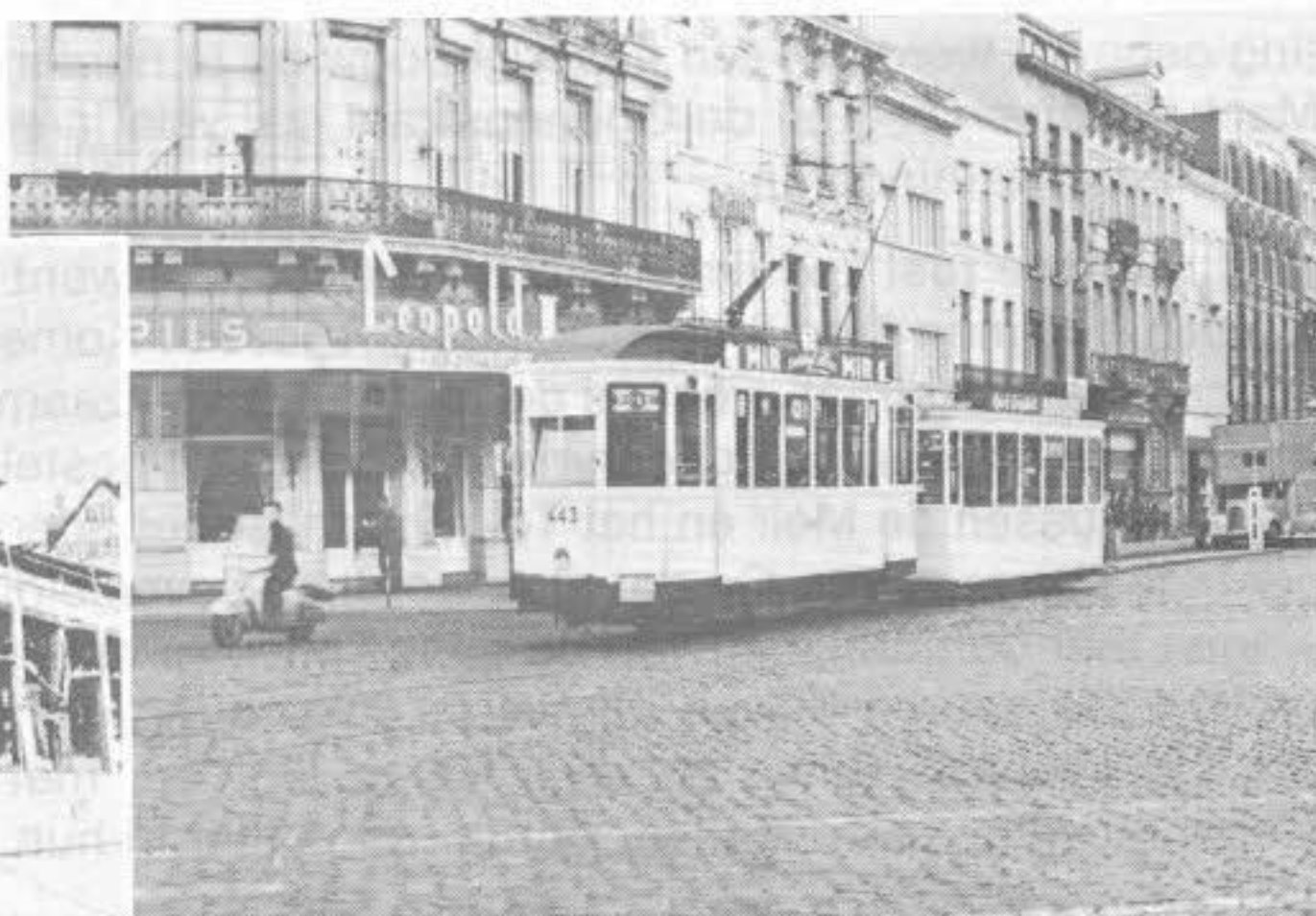
Als de tweede wereldoorlog voor de deur staat, blijft het vervoer vrij normaal verlopen, tot op 17 mei 1940. Die dag rijden omstreeks het middaguur alle rijtuigen binnen, en worden de diensten geschorst.

Vanaf 24 mei komt er weer beweging op lijn 7, en wel het ganse traject tussen Mortsel en het Tolhuis. Tijdens de oorlog ondergaat lijn 7 de beperkingen van alle andere lijnen, maar markant is voor haar bestaan het bombardement van Mortsel op 5 april 1943. Het centrum van de gemeente wordt zwaar beschadigd, ruim 900 burgers vallen er als slachtoffer van het oorlogsgeweld. Het rijtuig 408 dat aan het gemeentehuis het vertrek naar de stad afwachtte, wordt zeer zwaar beschadigd, en naar verluidt waren er verschillende slachtoffers in de tram. Enige dagen later kan het rijtuig weer naar de werkplaats worden gebracht, waar het noodzakelijkerwijze moet worden hersteld. Dat rijtuig is overigens voor museumdoeleinden bewaard gebleven.



De opgelegde beperkingsmaatregelen van de bezetter noodzaakten de maatschappij haar diensten in te krimpen, en lijn 7 ging rijden tussen Mortsel en het Komediëplein, wat gebeurde tussen 28 juni en 1 sept. 1944, toen terug naar het Tolhuis werd gereden.

De 408 bij het bombardement van Mortsel op 5 april 1943.



Mw 443 met bw 927 met papierfilm, op de Mechelsesteenweg in oktober 1959. Foto J. Cohn.

Er was niet alleen gebrek aan metaal, maar ook verf was een schaars produkt geworden. Als gevolg daarvan werden tijdens de opgelegde verkorting van de lijn de koersborden niet herschilderd, maar kwam de tekst Komediëpl., op karton geschilderd, en tegen regen beveiligd door cellofaanpapier, met bloknagels boven de tekst Tolhuis.

Vlak na de oorlog, Antwerpen werd bevrijd op 4 sept. 1944, ontstonden doorstreepte diensten op haast alle lijnen. Op lijn 7 kwam een doorstreepte dienst als versterking op het traject Pulhof - Komediëpl. de normale diensten tijdens de spitsuren ondersteunen.

In 1958-59 worden herbestravingswerken uitgevoerd in de Antwerpsestraat te Mortsel, tussen het gemeentehuis en de grens met Berchem. De tram krijgt daarbij een eigen baan temidden van de twee rijwegen. Dezelfde verdubbelingswerken tussen de grens met Mortsel en de Koninklijkelaan te Berchem worden uitgevoerd in het najaar van 1965. Ook hier komt er dan een volwaardige eigen bedding. Het jaar nadien worden de sporen op de Mechelsesteenweg, tussen de Belgiëlei en de Prins Albertlei, die temidden van de straatweg lagen, verplaatst op een eigen bedding langsheen het Albertpark.

In 1965 waren de werken begonnen tot aanleg van de Kleine Ring. Alle kruisende tramlijnen zouden hierdoor verplaatsingen en omleggingen ondergaan. Voor de lijnen 7 en 15 werd met het aanleggen van deze omlegging begonnen in de zomer 1966. Deze voorlopige omlegging voorzag in de aanleg van een dubbele rijweg, met eigen baan voor de tram in het midden ervan. Komende van Berchem-kerk reden de trams naar links, geheel om de brugwerken heen, dan weer rechts, een flink stuk rechtdoor, weer naar rechts, om dan linksaf te buigen op het bestaande traject bij de Koninklijkelaan. Deze vrij lange bocht blijft bereden in de richting Mortsel tot 6 juni 1968, en in de richting Antwerpen tot 13 juni 1968. In beide gevallen wordt een dag later de nieuwe brug bereden. Nadat op de lijnen 4 en 8 de eenmansbediening was ingesteld, komt die ook in dienst op 7 en 15 op 15 jan. 1967.



Een andere en grote verbetering voor de reizigers van lijn 7 is het in dienst stellen van de eigen baan op de Mechelsesteenweg tussen de Gounodstraat en de Belgiëlei, in februari 1968. Deze werken waren begonnen in het voorjaar van 1967. Een aantal bomen maakte hier plaats voor de tram. Een even onbegrijpelijke als domme beslissing van het stadsbestuur en de urbanizatiendiensten, waarbij toelating gegeven werd om een flat(er)gebouw op te richten op de oude bouwlijn van de Mechelsesteenweg bij de Gounodstraat, zal vele jaren de verdere uitbouw van de eigen baan verhinderen.

Lange rust zou lijn 7 echter niet kennen, want met ingang van 1 dec. 1971 worden de lijnen 7 en 8 tijdelijk ingekort tot het Komediëplein, met eindpunt in de Lange Gasthuisstraat, wegens de vorderingswerkzaamheden aan de ondergrondse tram op de Meir en de Schoenmarkt. Toen werd gesteld dat lijn 7 definitief zou verdwijnen tussen de Meir en het Tolhuis, zelfs met adering van een zeer ruim percentage aan reizigers. Op dat stuk wordt de bovenleiding weggenomen, en de kruisingen met de tramlijnen van de Lange Nieuwstraat en het Kipdorp worden uitgebrouwen. De sporen blijven liggen, in afwachting dat de Minderbroedersrui en de Ste Katelijnevest zullen geherprofileerd worden, met de bedoeling er een mini-stadsautoweg van te maken. De tijd zal echter in hun behoud beslissen.

Van bij de inkorting tot het Komediëplein wordt het vervoer naar en van het Tolhuis overgenomen door een pendelbuslijn zonder nummer, die op 22 oktober 1973 zal worden geïntegreerd in lijn 9.

Na de werken op de Schoenmarkt worden de lijnen 7 en 8 verlengd naar hun — op dat ogenblik definitieve eindpunt Groenplein. Dat gebeurde op 28 juni 1974.

De plannen van een stadsring op de Katelijnevest en de Minderbroedersrui werden later als niet gewenst aangevoeld, en opgeborgen. Dat opende nieuwe perspectieven voor het terugkeren van lijn 7 naar het Tolhuis, en onder druk van de openbare opinie, gaf het stadsbestuur gunstig advies voor het terugkeren van lijn 7 naar de oude, vertrouwde terminus. De sporen bleken nog in goede staat te zijn, en omdat men vlug te werk wilde gaan — men kan immers nooit weten — werd het traject van een nieuwe bovenleiding voorzien, en werden de uitgebrouwen wissels opnieuw aangebracht. Op 2 september 1978 was het zover dat de lijn kon ingehuldigd worden. De tram werd door de bevolking op gejubel onthaald, en de dorstigen kwamen zelfs uit het café om de tram toe te wuiven, en dat betekende heel wat! De normale diensten kwamen terug in voege op 4 september 1978.

Het oude Tolhuis kende weer bedrijvigheid, nadat het door zijn bedienden was verlaten, die nu het nieuwe tolhuis betrekken aan de Napelsstraat. Wij kunnen nu alleen nog maar hopen dat lijn 7 spoedig mag verlengd worden naar de Rijnkaai, waar het Kantoor van Belastingen toch een vervoer wettigt. Lijn 7 is niet alléén de oudste lijn, maar ook een trouwe lijn, die met lijn 15 haar basistraject steeds is trouw gebleven.

## **MATERIEEL**

Het is zeer moeilijk te achterhalen welke rijtuigen de paardetramdiensten hebben gereden, en de wijnige foto's die daarover bestaan, laten ons slechts toe, er een benaderend beeld van te krijgen.

Wel blijkt dat op 31 december 1873 twintig rijtuigen in dienst waren, waarvan er negen op de lijn van Berchem reden. De rijtuigen droegen de nummers 1 - 20. Op de foto's uit ons archief vinden we ook de rijtuigen 47 en 52, maar we beschikken hier niet over de data van opname. Op de meeste paardetramrijtuigen was de spoorbreedte 1435 mm, ook op de Berchemse lijn. Weer op oude foto's vinden we terug



dat bij de elektrische diensten reeds vanaf het begin en nog met open balkons, met rijtuigen van de reeks 300 en 400 werd gereden. Zo zien wij o.a. de rijtuigen 333, 334, 367 en 401. De officiële opening van de verlenging naar de Luithagen vond plaats op 1 augustus 1905. Voor zover wij nog kunnen zien op een vergeelde foto uit die tijd, gebeurde dat met het rijtuig 260.

Toen de rijtuigen omstreeks 1907-1909 met gesloten voor- en achterplechten reden, vinden we opnamen terug met de rijtuigen 368, 323, 318, 338, 344, 331, 324 en 348. Een foto uit de twintiger jaren daarentegen geeft ons een beeld op de Mechelsesteenweg met de 374, ex Rode tram, die in de kleuren van de huisstijl — kreem — in dienst is met nog ronde koppen. Omstreeks 1925 gingener veel 300-en naar de stp Groenenhoek, waar ook lijn 7 onderdak vond. De versterkingsdiensten van lijn 7 werden toen gereden vanuit stp Driehoek, waar in die tijd meestal rijtuigen tussen de nummers 411 - 471 stonden. Na de wereldtentoonstelling van 1930 kwamen de rijtuigen uit de 400 reeks van lijn 2 in dienst op lijn 7.



PCC 2012 in de Lange Gasthuisstraat. De tram reed hier toen nog te midden van de straat.

Ook tijdens de oorlog zijn zij er nog. Na de tweede wereldoorlog werd niet meer zo nauwkeurig toegezien op de verdeling, en af en toe zijn er eveneens 101-233 te zien. In de jaren '50 en '60, als er grote sportevenementen plaats vinden in de Scheldestad, moeten de rijtuigen 400 meestal het vervoer naar het station verzekeren, vaak met twee bijwagens. Bij die gelegenheden rijden op lijn 7 de rijtuigen die van lijn 2 of 12 overgenomen zijn. Dat zijn rijtuigen met filmkasten van de reeks 472 - 521. Aangezien deze rijtuigen erg lijngebonden waren aan de 2 en 8, en later ook 12, zijn ze slechts ten dele van lijnfilms voorzien. Lijn 7 komt er niet op voor, evenals op dat ogenblik lijn 10.

Als nu deze wagens dienst moeten verzekeren op één dezer lijnen, worden ze voor de gelegenheid uitgerust met papierfilms, wit of wat daar moest voor door gaan, met paarse aanduidingen.

Deze papierfilms werden de nacht nadien weggewassen. De bijwagens van



lijn 7 kwamen hoofdzakelijk uit de reeks 990 - 1030. In de jaren 1960-70, als de rijtuigen 522-551 de versterkingsdiensten rijden, slepen ze de bijwagens 601 - 660. De eerste rijtuigen, uitgerust met luchtdrukremmen die omstreeks 1933 in dienst komen, gaan rijden op lijnen 7 en 15.

Een grote gebeurtenis voor lijn 7 dient zich aan op 27 februari 1961. De voorraad PCC-rijtuigen is dan voldoende om ook op lijn 7 te worden ingezet, na volledige uitrusting van lijn 2. Na lijn 7 komen de lijnen 12 en 3 (gedeeltelijk) en 4 en 8 aan de beurt, evenals gedeeltelijk lijn 24 in de morgen- en avondspitsen. In maart 1966 beslist de MIVA echter dat het grote getal rijtuigen van de nieuwe reeks, dat buiten de spitsuren in de stelplaatsen staat, in lijn moet worden gebracht op de bazisdiensten van alle lijnen, met als gevolg dat de spitsuurdiensten op alle lijnen dan met oude rijtuigen wordt gereden, en ook nog enkele bazisdiensten waarvoor nog geen PCC-rijtuigen voorhanden zijn.

De vierassers 7379-7387 doen een tijdlang dienst op lijn 10, later zullen ze op alle lijnen voorkomen. De eerste van die rijtuigen in dienst gezien op lijn 7, was de 7385 in 1968.

Als na het indienstkomen van de ondergrondse trams op de lijnen 2 en 15 de laatste reeks PCC-rijtuigen is afgeleverd, verdwijnen op alle lijnen de oude rijtuigen. De laatste dienst op lijn 7 werd gereden met mw. 7384 op 28 januari 1975, en de laatste dienst op het net reed de 4417 op lijn 10, op 1 april 1975. De rijtuigen 4417 en 4429, die vele jaren dienst hebben gedaan op lijn 7 zijn bewaard, en eveneens bijwagens 1660. Sporadisch en bij speciale gelegenheden kunnen ze nog eens dienst doen, maar voor de normale reizigersdiensten wordt op hen geen beroep meer gedaan.

Met dank aan de heer E. Keutgens, uit wiens werk over de Antwerpse tram wij enkele details konden aanwenden.

Opgedragen aan alle inwoners van  
Mortsel en Berchem.  
Roger Bastaens,  
Borgerhout, juni 1979.



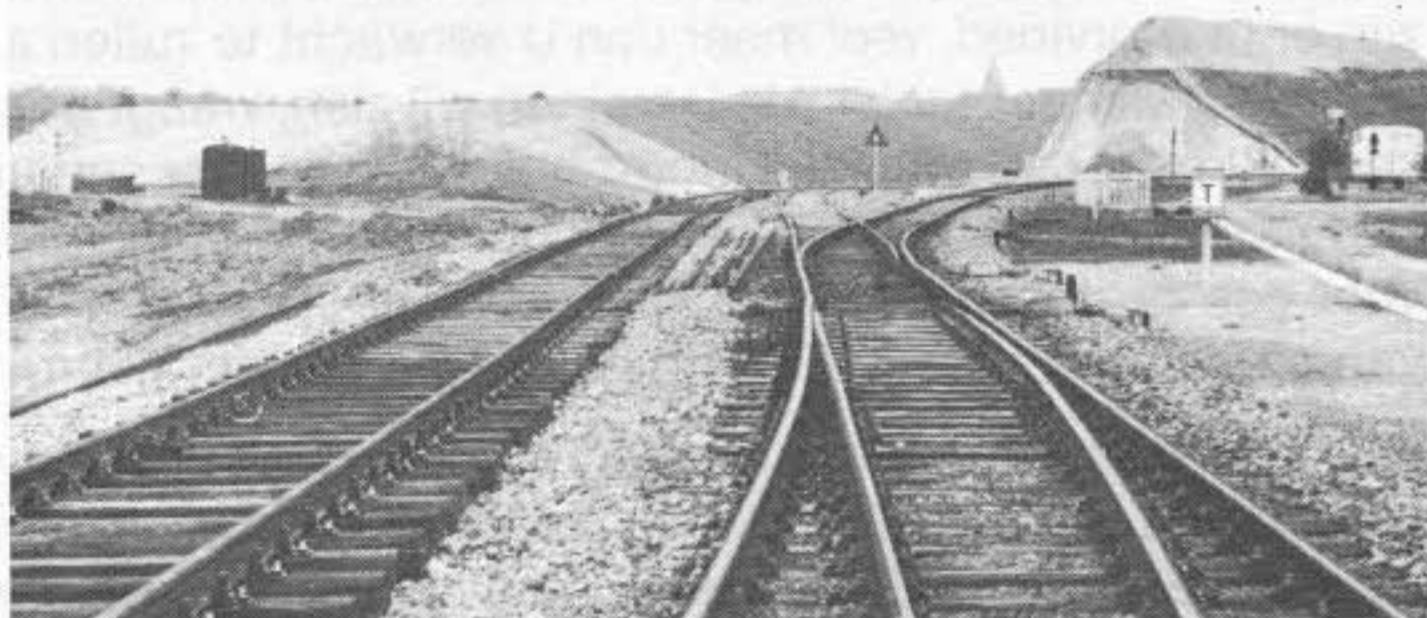
# INSTAPPEN A.U.B.

Het nieuwe treinboekje is uit, en grasduinend tussen de nieuwigheden vindt de achteloze lezer er een station in, dat hem nieuw lijkt te zijn: Genk. Nu ja, het station is echt nieuw, maar spoorwegen in Genk is echt geen nieuwigheid. Genk is de grootste gemeente van Limburg, en Limburg is, wat de bevolking betreft, de jongste gemeente van ons land. Of het station Genk nu dan ook het jongste station is van ons land? Op het ogenblik dat we dit schrijven wel, maar als U het leest is dat al niet meer zo zeker, want het gaat allemaal zo vlug tegenwoordig, zeker bij de spoorwegen! Het Centrum van Genk kende vroeger al een station, in de tijd dat er nog zo'n 2500 mensen woonden. Dat was bij de eeuwwisseling, maar Genk kende ook andere wisselingen, en zo komt het dat er daar nu ruim 60.000 inwoners samenleven!



◀ Het in opbouw zijnde station van Genk, op 1 oktober 1978. Foto Th. Heylen.

▶ Sporen-aanleg op lijn 21 naar Genk. Foto Th. Heylen, opname 1 oktober 1978.



De ontginning van de koolmijnen is daar zeker niet vreemd aan geweest, en al zijn de mijnen daar nog steeds in uitbating, die mensen daar werken echt niet allemaal in de ondergrond. Genk kende een stormachtige ontwikkeling op velerlei gebied, en vandaag kunnen we zonder overdrijving gewagen van de economische hoofdstad van Limburg.

En wat voor een stad! Doordat de ontwikkeling voor een groot deel na de tweede wereldoorlog is doorgezet, is Genk een moderne stad, we kunnen haast zeggen «een kleinschalige moderne Duitse grootstad». Het lag dus voor de hand dat de spoorwegen daar opnieuw moesten integreren. De eerste stappen daartoe zijn gezet geweest tijdens de jaren dat de heer Bertrand op Verkeerswezen de reiskaartjes uitdeelde.



Op maandag 28 mei 1979 werd het station Genk officieel op het spoornet aangesloten door de heer Chabert, maar de heer Bertrand was van de partij, en hij kon met trots de vrucht aanschouwen van het plantje dat hij gepoot had. Toen de 822 het gloednieuwe station van Genk binnenreed, speelde de fanfare van Mechelen-Arsenaal opgewekte muziek, en de mannen van Mechelen kennen daar blijkbaar wat van! Vele tientallen genodigden stonden buiten en binnen het station te wachten en te luisteren. Vele Genkenaars hadden voor geen geld de aankomst van de officiële trein willen missen. Dergelijke herinneringen draagt men overigens een leven lang mee. Kinderen waren er in overvloed, en of zij dat wilden of niet, zij legden onbewust getuigenis af van het jonge Genk!

Na de ontvangst in het nieuwe station werd een wandeling gemaakt naar het Administratief Centrum, niet ver van het station. Hier werden toespraken gehouden door de Burgemeester van Genk en de Minister van Verkeerswezen. Zoals dat hoort bij zulke gelegenheden werd een overzicht gegeven van de moeilijkheden die dienden overwonnen om tot het eindresultaat te komen. Het eindresultaat mag overigens gezien worden: een fraai, efficiënt en modern station, waar geen controle meer is bij in- en uitgang. Na Antwerpen-CS en Roeselare is Genk nu het derde station waar alle sporen overkoepeld zijn door één enkele koepel, waaruit mag blijken dat wat vroeger goed was, het nu best ook nog kan zijn!

Omdat er geen sporen meer lagen in het Centrum van Genk, moesten er nieuwe gelegd worden, en wel over een afstand van 2400 m., als aftakking van de spoorlijn Hasselt - Eisdien. Het nieuwe station is een kopstation, maar zo gebouwd, dat de sporen kunnen verlengd worden zonder dat het stationsgebouw dient te verdwijnen. Er zit dus niet alléén toekomst in het station, maar ook aan toekomstmogelijkheden is gedacht. Na ruim 40 jaar zonder trein is Genk nu weer spoorwegstad geworden. Zonder trein is wel wat ver gezocht, want we mogen niet vergeten dat de stations of stopplaatsen Bokrijk, Boksbergheide, Winterslag en Zwartberg ook allemaal tot Genk behoren. De stopplaats Boksbergheide is echter nieuw. Winterslag en Zwartberg zijn zowat de industriële basis van de gemeente, en daar is de trein sedert zijn komst nooit weg geweest. Het komt ons echter voor dat niet alleen de spoorwegliefhebber eens een bezoek moet brengen aan Genk. Winkels zijn er in overvloed, veel meer dan U verwacht te zullen aantreffen. Waarom nu juist winkels? Meneer toch! Als U treinen wil zien, vraagt dat tijd, en er alléén op uittrekken lukt echt niet altijd. Daarom: het vrouwtje meegenomen is meneer nog nooit te laat naar huis gekomen! Vrouwen houden van winkelen, en Genk is een beste keus voor een gezinsuitstap! Winkels, treinen, speelpleinen, parken, BOKRIJK!, en tal van eetgelegenheden. Wat moet U nog meer om een dag te vullen?

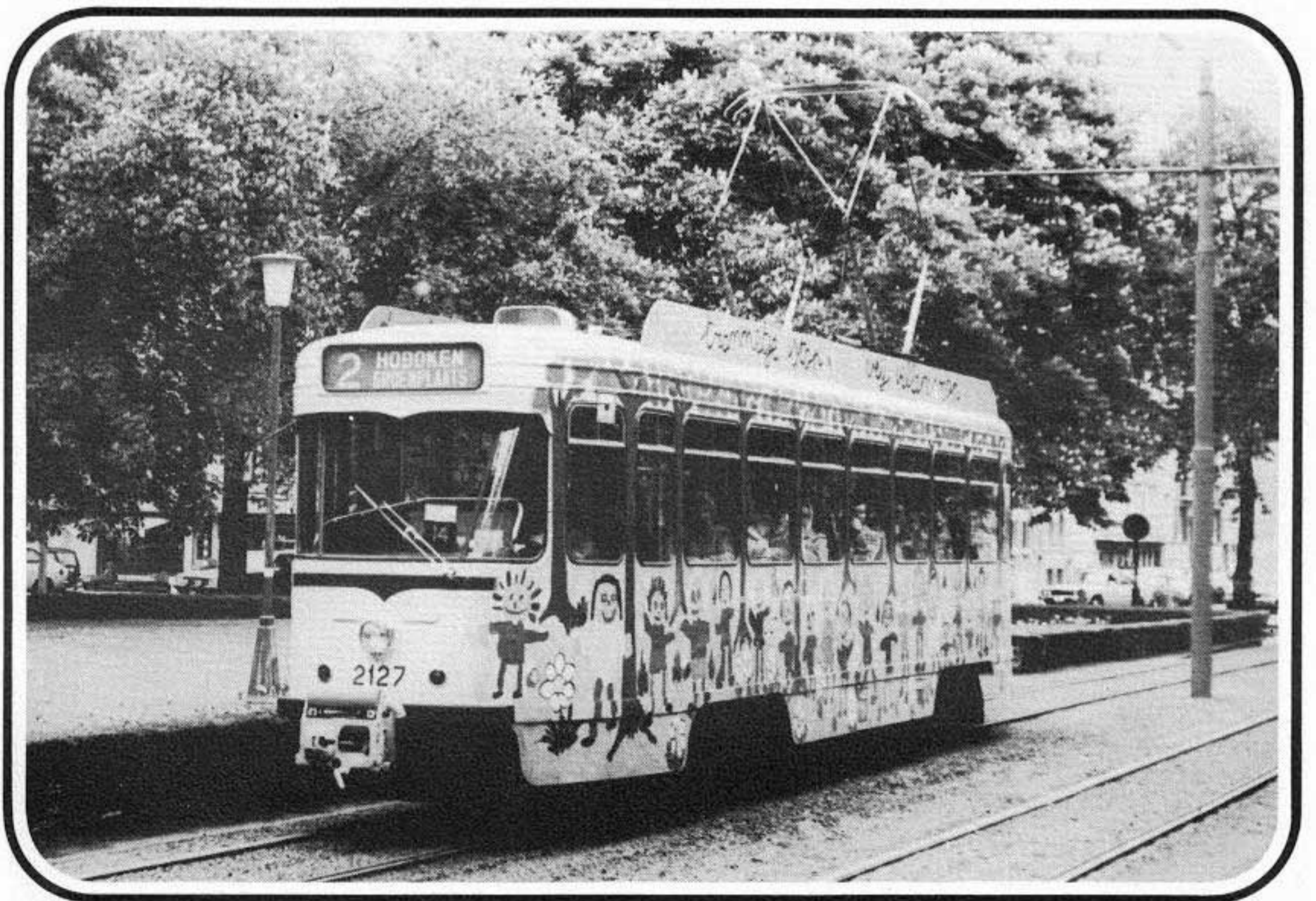
Overigens heeft de VeBOV de bedoeling om een dagje door te brengen in Genk in september of oktober aanstaande. De plannen zijn echter nog niet rond om een afspraak te maken, maar als het doorgaat leest U daar binnenkort wel meer over.

Om samen te vatten: Genk kreeg na ruim 40 jaar terug een reizigersstation, een spiksplinternieuw! Na 40 jaar weer reizigerstreinen, en dat moet bekeken worden! De directe treinen Brussel - Hasselt zijn nu doorgetrokken naar Genk, zodat U gemakkelijk ter plaatse komt. Daarenboven is er tussen de rechtstreekse treinen een stoptrein per uur tussen Genk en Hasselt. Voor het station vindt U een busstation, van waaruit U de ganse omgeving per bus kan bereiken.

Wedden dat U, als U tijdens de vakantie een dag vrijmaakt voor deze sympathieke Limburgse gemeente, tevreden zult zijn, én daarenboven als onze ekskursie doorgaat in het najaar, U weer van de partij zult zijn?

Doe het eens per trein, U zult er gelukkig om zijn!



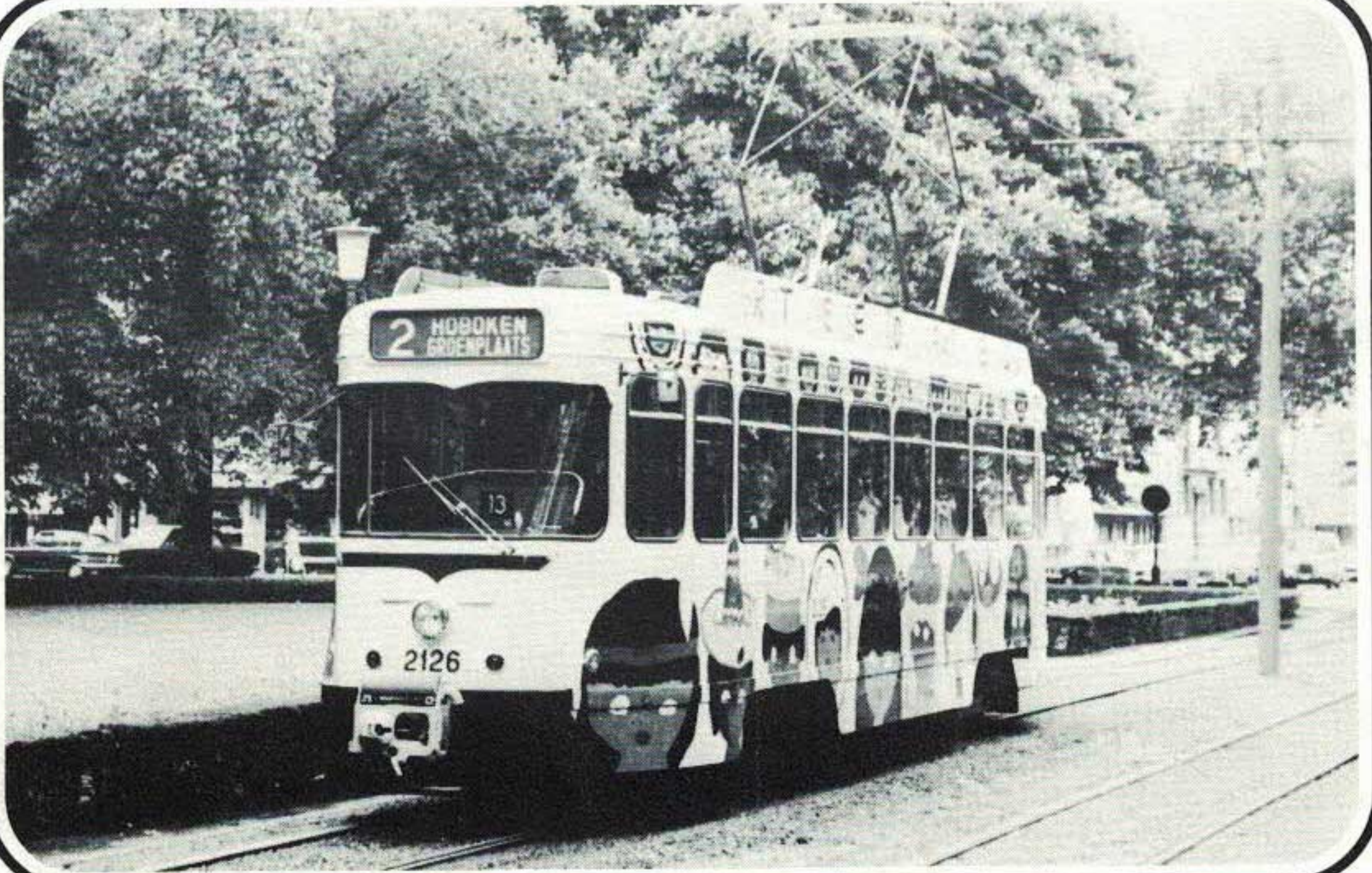


Kindertram 2127 van de MIVA op lijn 2 - Belgiëlei, op dinsdag 23 mei 1979. Foto J. Dobson.





# VeBOV koerier



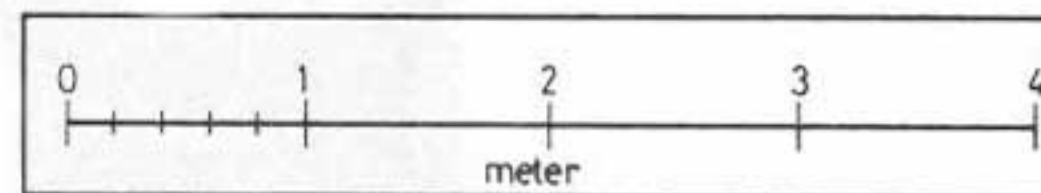
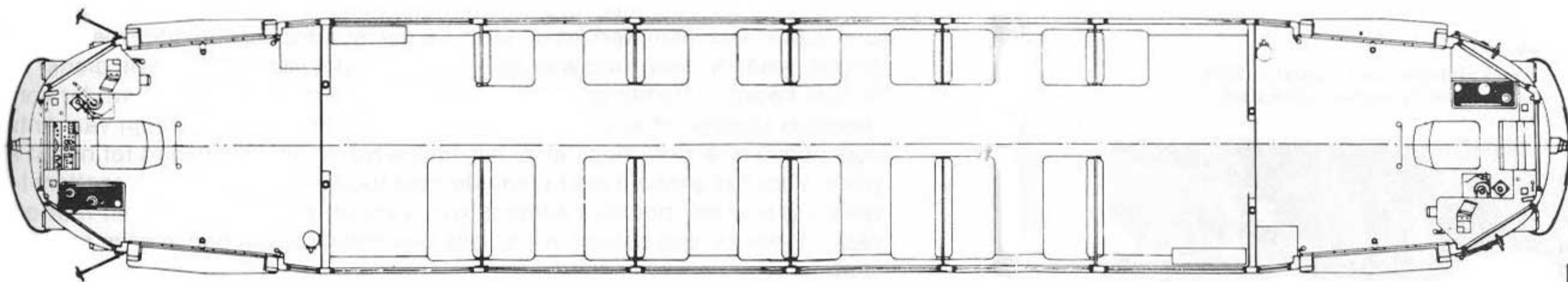
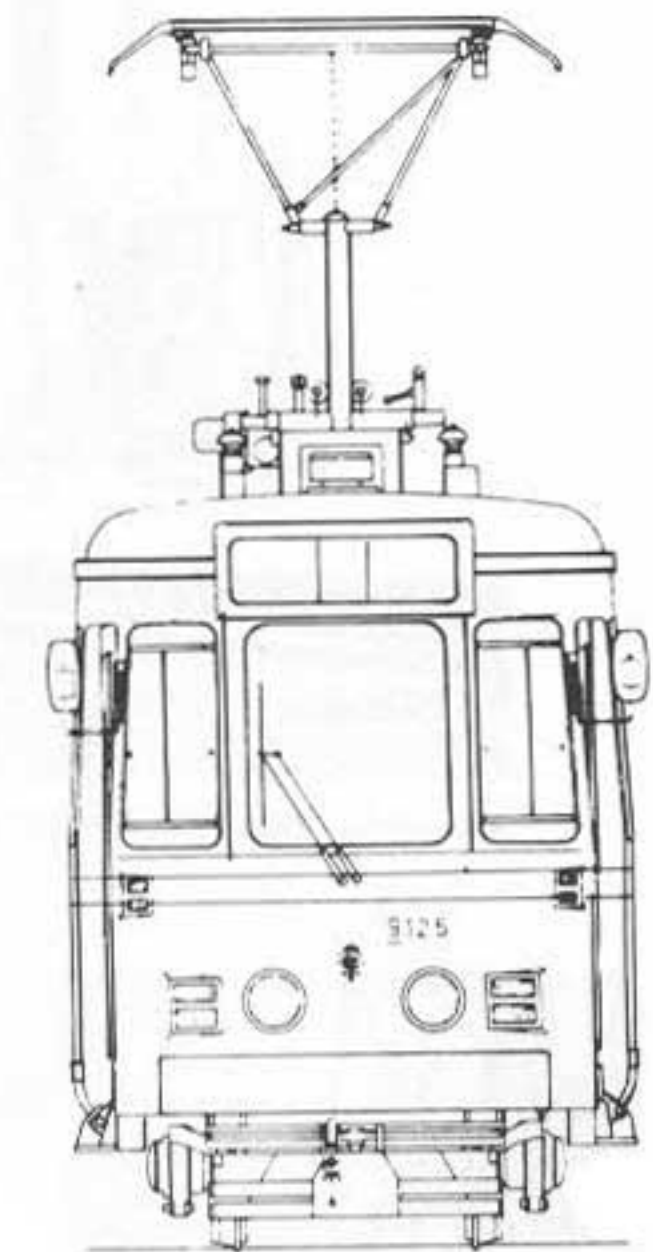
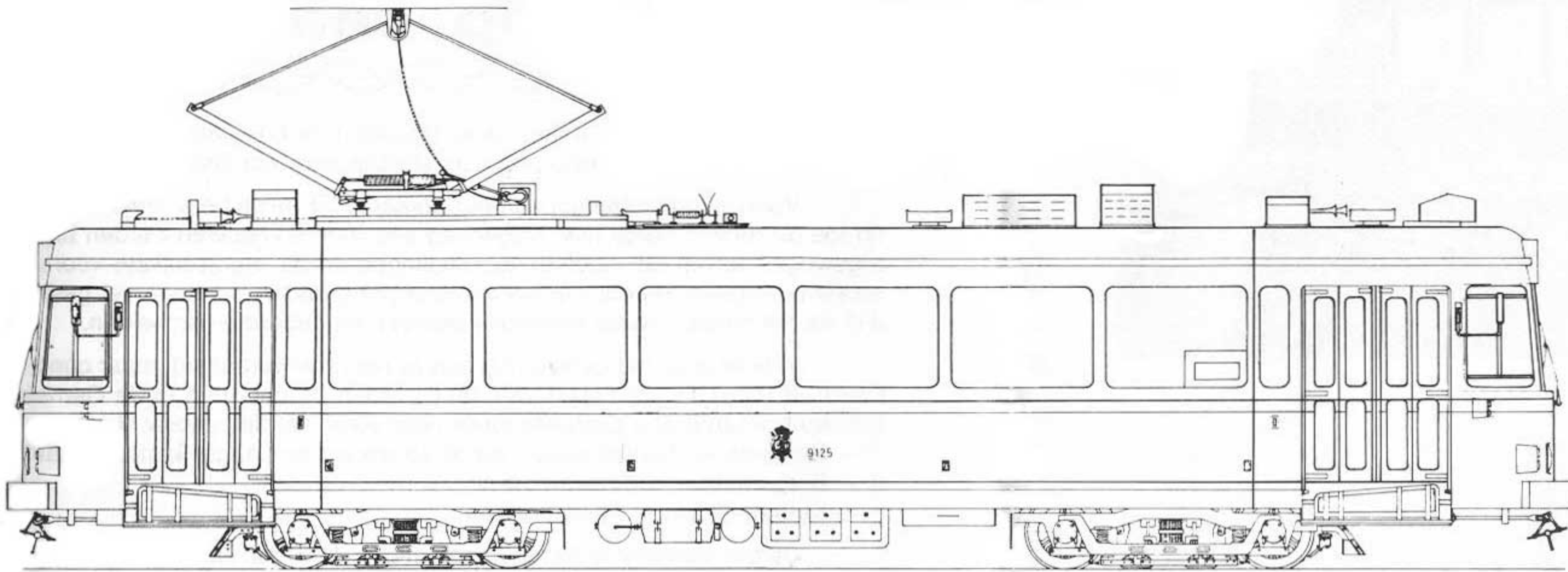
PCC 2126 - Kindertram op dinsdag 23 mei 1979 op de Belgiëlei, in het Jaar van het Kind. Foto J. Dobson.



HLZ 5306 van de NMBS, onherkenbaar verbouwd. Foto genomen op 17 maart 1979 door Th. Heylen (reeks 5301-5319).

Behoudens anders aangeduid, stammen de foto's uit het archief Eigen Baan te Borgerhout.





NMVB - SNCV Groep Henegouwen 1978

Type "S - JUMET" nr. 9125



Vereniging der Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

VeBOV