

20

tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

6de jaargang / 1 □ 1971 □ prijs 25 fr.

Inhoud:

- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *Een jaar pré-metrowerken te Antwerpen.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Antwerpse tramwegen. De Poneytram.*

Foto van de omslag : 17 maart 1971 ; La Brugeoise et Nivelles ; PCC-wagen 01, eerste wagen van een reeks van 46 eenheden besteld door de M.I.V.G. (Gent), staat klaar om opgeladen en vervoerd te worden naar de Arteveldestad. Meer inlichtingen over deze wagens zult U vernemen in het volgend nummer van Tramleven.

Foto R. BASTAENS

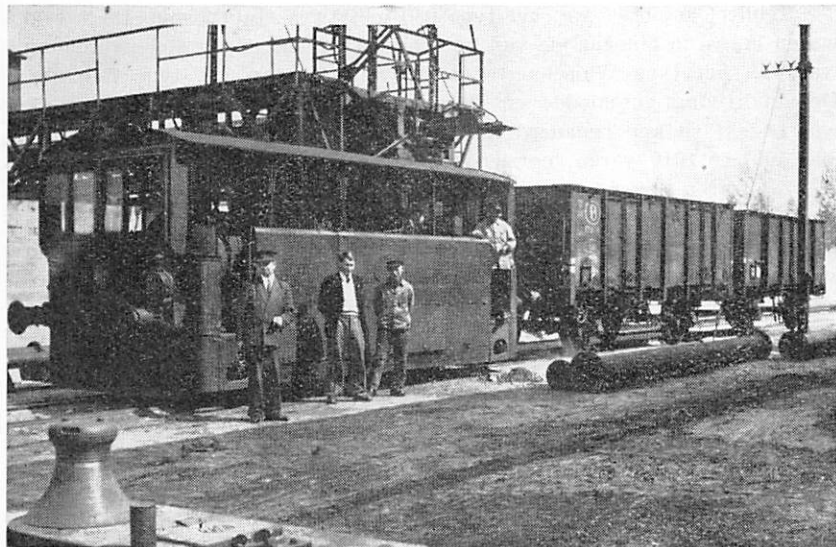
**DE STOOMLOKOMOTIEVEN
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BUURTSPOORWEGEN**
door E. KEUTGENS

18. de stoomlokomotieven
van
het type 21
(Amerikaanse)

Geschiedkundig overzicht.

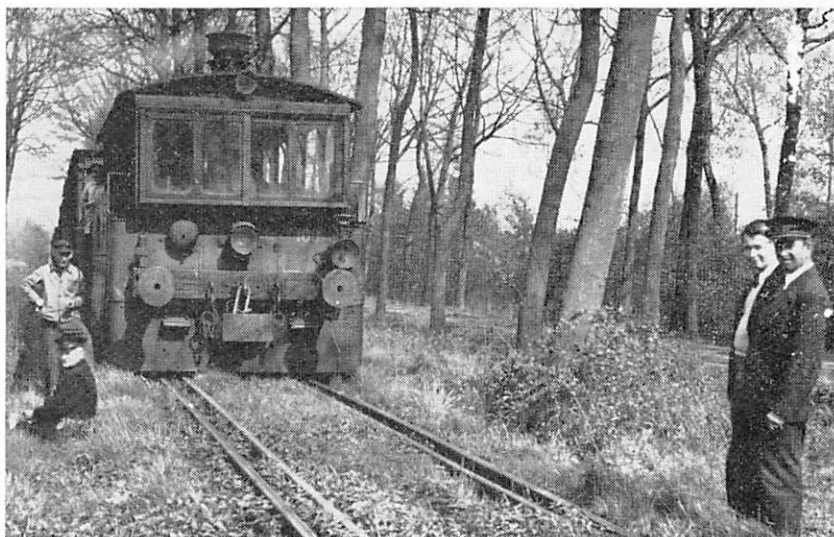
In 1915 bestelde de N.M.V.B. voor het front achter de IJzer twintig lokomotieven. Tijdens de oorlog deden zij dienst op de talrijke spoorverbindingen die de N.M.V.B. exploiteerde voor de geallieerden.

Na de Eerste Wereldoorlog werden zij verspreid over gans het land en werden er een aantal verkocht aan de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij (Z.V.T.M.).



MOL-ZANDPUTTEN - 1953 - HL 1001 MET TREIN.

(Foto Fr. Keutgens)



MOL - ZANDPUTTEN - 1953 - HL 1001 « ALCO ».

(Foto Fr. Keutgens)

Beschrijving.

Tenderlokomotief van het type 030 met twee stuurposten. De wielen waren langs de binnenzijde van het chassis geplaatst. De stoomverdeling was van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. De aandrijving geschiedde op de achterste as. Het optrekstangenwerk was bedekt en kon benaderd worden langs vijf beweegbare panelen. De loks 1001 en 1010 waren voorzien van spoorwegbumpers.

Zij waren gekend als « harde trekkers ».

De lokomotieven wogen 26,5 ton en hadden vele gebreken. Zij hadden grote cilinders, het drijfwerk was zwaar en grof uitgevoerd. Gezien hun kleine asafstand in vergelijking met hun lengte, schommelden deze lokomotieven geweldig, zodat zij bij een snelheid van meer dan 20 km per uur de baan uit elkaar rukten.

Rond de twintiger jaren, werden enkele van deze lokomotieven ten titel van proef, ingezet voor de « Bloktreinen » tussen Antwerpen en Turnhout. Dit waren directe treinen met welbepaalde haltes. Deze proefneming heeft maar enkele maanden geduurd, daar zij een grote hoeveelheid kolen en water verslonden, zonder echter voldoende snelheid te halen en steeds het risico liepen door het schommelen, te ontsporen.

De loks 1001 - 1003 - 1004 - 1005 - 1006 - 1007 - 1009 en 1010 hebben gereden in de provincie Antwerpen. De loks 1001, 1009 en 1010 hebben tot 1954 het vervoer van witzand verzekerd te Mol.

Aantal.

Twintig eenheden, gebouwd bij « American Locomotive Company » (Alco) in de Verenigde Staten.

Konstruktienummer : van 55227 tot 55246.

Bij de N.M.V.B. kregen zij de dienstnummers van 1001 tot en met 1020.

De nummers 1001 en 1002 waren in dubbel gebruik met de loks van het type 18 gebouwd door Cockerill, in 1915, konstruktienummers 2913 en 2914.

Technische kenmerken

Spoorwijdte	1,000 m
Stoomdruk	12,650 kg/cm ²
Roosteroppervlak	0,600 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	4,500 m ²
Verwarmingsoppervlakte vlampijpen	28,800 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	33,300 m ²
Aantal vlampijpen	144
Afstand tussen de pijplaten	1,930 m
Doormeter cilinder	0,292 m
Slaglengte van de zuiger	0,406 m
Doormeter van de wielen	0,863 m
Afstand tussen de buitenste assen	1,981 m
Totale lengte over bumpers	7,289 m
Uiterste breedte	2,660 m
Hoogte rail-schouw	3,200 m
Inhoud waterbakken	2.050 l
Inhoud kolenbunker	500 kg
Leeggewicht	23.000 kg
Gewicht rijklaar	26.500 kg
Traktiekracht	3.130 kg

Wetenswaardigheden.

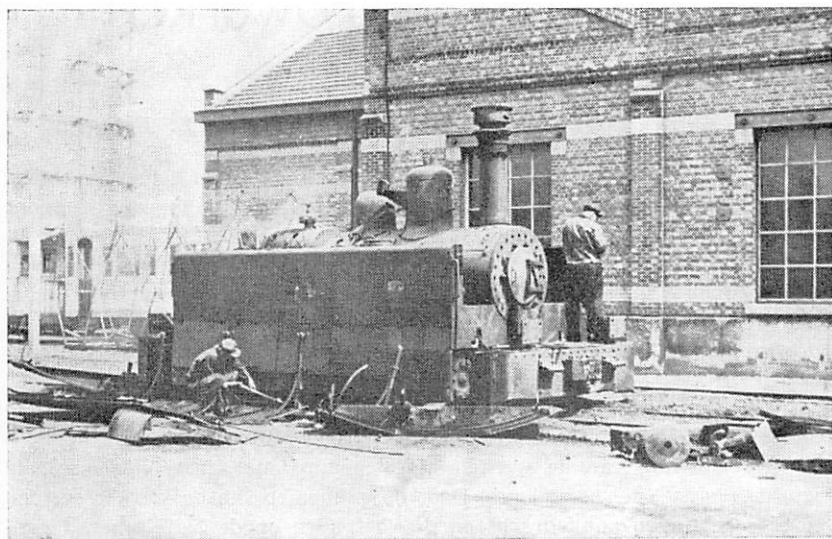
HL 1002 : In 1919 verkocht aan een suikerfabriek te Moerbeke.

HL 1013 : In 1920 verkocht aan de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij. Kreeg aldaar het nummer 7. In 1929 buiten dienst gesteld en in 1936 gesloopt.

HL 1015 : In 1920 verkocht aan de Z.V.T.M., zoals de HL 1013. Kreeg aldaar het nr 8. In 1929 buiten dienst gesteld en in 1936 gesloopt.

HL 1016 : De bekleding over het optrekstangenwerk werd weggenomen.

HL 1020 : In 1920 verkocht aan de Z.V.T.M. Droeg aldaar het nummer 9. In 1928 werd deze lok buiten dienst gesteld en in 1936 gesloopt.



1955 : ZURENBORG ; AFBRAAK HL 1009.

(Foto Fr. Keutgens)

Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 30 F (verzendingskosten inbegrepen) op P.R. 4534.76 van E. KEUTGENS te 2000 Antwerpen.

* * *

AANKONDIGINGEN

Verzamelaar wenst postkaarten, dokumentatie of waardevolle stukken (houten kopborden, films, enz.) hoofdzakelijk betreffende de N.M.V.B., te verkopen of te ruilen. Zich wenden tot het Nederlands Sekretariaat AMUTRA, Lange Van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen, die doorgeeft.

Verzamelaar verkoopt mooie kleurfoto's van tramwegen in België, Frankrijk, Zwitserland, Italië, Engeland, Spanje, V.S. van Amerika, Nederland. Belangstellenden zich wenden tot : Monsieur CHARLES, 16, av. P.V. Couturier, 93 St. Denis - France.

Enige gelegenheidskoop ! L.G.B. tuintrein, Spoor II smalspoor. 30 m sporen, 8 wissels, 3 stoomlokomotieven. 15 wagons, transfo, regulator en bijbehorigheden.

Alles in uitstekende staat. Onbetwistbare verkoopprijs 18.000 Bfr. kontant (nieuwwaarde 30.000 Bfr.). Voor afspraak : tel. 02-50.63.62 na 20 uur.

Een jaar pre-metrowerken te Antwerpen

E. Keutgens

In aansluiting met onze bijdrage « Antwerpen bouwt een pré-metro », verschenen in Tramleven 17/1970, brengen wij U thans een overzicht van één jaar pré-metrowerken in de Scheldestad.

Dit eerste jaar was voornamelijk gekenmerkt door het gieten van de betonnen sliwbanden van het station Teniers, gelegen in het kruispunt De Keyserlei - Frankrijklei - Teniersplaats. Verder het omleiden van de Rui en de leidingen van openbaar nut (waterleidingen, electriciteitskabels).

Dit bracht mee dat er belangrijke wijzigingen dienden te worden aangebracht aan de plaatselijk gelegen transporen en het autoverkeer.

De aanvang van de werken ging gepaard met grote misnoegdheid van de plaatselijke handelaars. Door de aannemer van de werken werden hoge schuttingen aangebracht en de voetpaden op de De Keyserlei aanzienlijk versmald. Besprekingen tussen de Direktie van de pré-metrodiensten MIVA, het Stadsbestuur, de Politie en een afvaardiging van de handelaars werden gevoerd om voor de ontstane problemen, o.a. dit van het laden en lossen van goederen bij de winkeliers, de te hoge schuttingen, de versmalling van de voetpaden, het slijk, verlichting van de werven, enz..., een oplossing te zoeken. Voor vele problemen werd naar een oplossing gezocht en in vele gevallen ook een bevredigende gevonden.

Tijdens de maand januari 1970 kwam een handelsvereniging tot stand onder de benaming « Handelsverweer Pré-metrowerken Antwerpen » met als voorzitter de heer J. De Vroe, advocaat te Antwerpen. Deze vereniging heeft als doel de belangen van de neringdoeners te behartigen, welke voor hun zaak thans een pré-metrowerf hebben of er in de loop van de komende jaren een zullen krijgen.

In de maand maart 1970 werd in het Stadspark de bouw aangevat van een houten paviljoen. Dit gebouwtje (6 m op 34 m) werd opgericht met de bedoeling een voorlichtingscentrum te worden met betrekking tot de pré-metrowerken. Een bestendige tentoonstelling is er in ondergebracht met modellen, grafieken, schetsen en foto's over de werken. Vermelde tentoonstelling werd, in bijzijn van de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen en talrijke genodigden, officieel ingehuldigd op maandag 15 maart 1971.

1. Invloed van de werken op het tram- en autoverkeer.

Maandag 5 januari 1970 : officieuze startdatum van de werken. Schuttingen met een hoogte van ongeveer 5 m werden aangebracht rondom

de werf van de De Keyserlei. Het autoverkeer werd volledig onderbroken op De Keyserlei tussen de Quellinstraat - Van Ertbornstraat en de Frankrijklei.

Dinsdag 6 januari : een eerste ontmoeting had plaats tussen een afvaardiging van de handelaars en het bestuur van de pré-metrodiensten. Er werd ondermeer besloten de schuttingen van de werf te verlagen.

Maandag 12 januari : het tramspoor op de Frankrijklei (richting Noord) tussen de De Keyserlei en de Fr. Rooseveltplaats werd buiten dienst gesteld.

In dezelfde week werd een aanvang gemaakt met het plaatsen van schuttingen op de Teniersplaats (kant Bank van Brussel). Binnen de omheining van de werven werd het wegdek gedeeltelijk opgebroken en bouwmaterialen aangevoerd.

Einde januari waren de bomen op de Frankrijklei tussen de Van Cuyckstraat en de Teniersplaats omgehakt.

Maandag 9 februari : door de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, werd in het bijzijn van talrijke prominenten, het officiële startsein gegeven van de bouwwerken, gesymboliseerd door het neerlaten van de eerste bewapeningskorf, waarin het beton gegoten wordt, voor de opbouw van de sliwbwand.

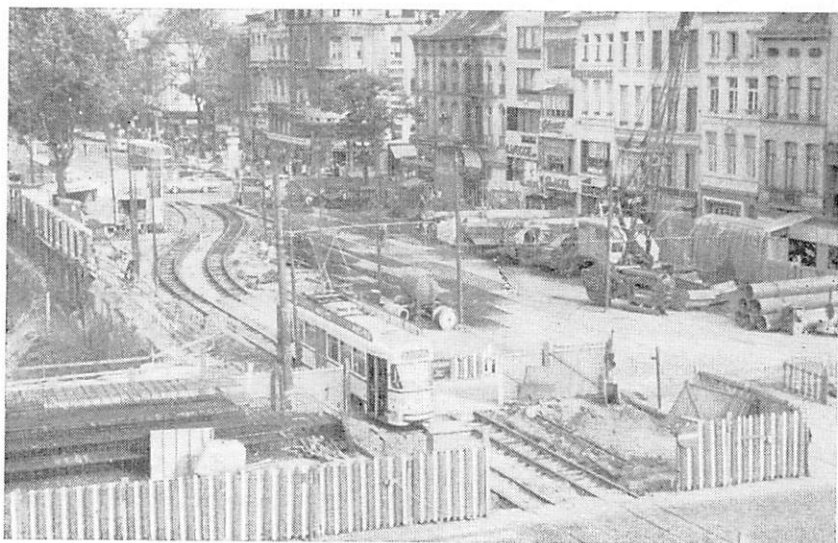
Maandag 23 maart : de aanlegwerken van het eerste hulpspoor, westkant Frankrijklei, tussen de woningen 16 en 58, namen een aanvang en waren beëindigd begin april.



FRANKRIJKLEI, ZICHT RICHTING ZUID, LINKS HET IN NORMALE OMSTANDIGHEDEN GEBRUIKTE SPOOR. RECHTS LANGSHEEN HET VOETPAD HET NIEUW AANGELEGDE HULPSPOOR - 9 APRIL 1970.

(Foto van de schrijver)

Tramleven blz. 7



WERF DE KEYSERLEI, MET DE VERPLAATSTE SPOORINSTALLATIE. TOESTAND OP 31 JULI 1970



TENIERSPLAATS ; TOESTAND OP 31 JULI 1970 - DE VERPLAATSTE SPOREN OP HET METALEN BRUG-
DEK.
(Foto's van de schrijver)

Woensdag 1 april : de Teniersplaats werd volledig afgesloten voor het autoverkeer.

Maandag 6 april : de tramhalte van de lijnen 2 (Hoboken - Groenplaats) en 3 (Merksem - Zuidstation) gelegen in de Teniersplaats - richting Hoboken / Merksem werd verplaatst naar de Leysstraat 16-18 (nabij de Otto Veniusstraat).

Dinsdag 7 april : het hulpspoor, westkant Frankrijklei, werd in dienst gesteld voor de lijnen 12 (Antwerp Stadion - Kiel) en 24 (Silsburg - Schoonselhof) in de richting Kiel. Deze lijnen werden aldus omgeleid langs de Gemeentestraat - Fr. Rooseveltplaats - Frankrijklei.

Dinsdag 9 juni : in de De Keyserlei tussen de Van Ertbornstraat en de Frankrijklei en in de Teniersplaats werd een aanvang gemaakt met het aanleggen van een dubbel hulpspoor. In de richting Groenplaats gezien werden de nieuwe sporen ongeveer een 15 meter rechts van de bestaande aangelegd. In de Teniersplaats werd het dubbelspoor aangelegd op een metalen brugdek.

Woensdag 29 juni : het tramverkeer van de lijnen 2 (Hoboken - Groenplaats) en 3 (Merksem - Zuidstation) in de richting Groenplaats werd over het nieuwe spoor geleid. Gevolgd op vrijdag 31 juli voor het tramverkeer richting Centraalstation. De oude sporen werden opgebroken.



FRANKRIJKLEI ; 1 NOVEMBER 1970 ; ZICHT RICHTING ZUID, AANLEG VAN HULPSPOOR VOOR DE TRAMS KOMENDE VAN HET ZUID. DIT SPOOR LIGT BIJNA IN DE AS VAN DE FRANKRIJKLEI.

(Foto van de schrijver)

Eveneens van 31 juli af werden de tramlijnen 12 en 24, rijdende in de richting Deurne, omgeleid langs de Frankrijklei - Fr. Rooseveltplaats - Gemeentestraat, zodat de De Keyserlei door deze twee lijnen niet meer wordt bediend.

Begin september : aanvang plaatsing van de luchtiljnpalen en luchtlijn van het derde hulpspoor, nl. dit langs de oostkant van de Frankrijklei tussen « Meurop » en de « K.V.O. ».

Op 24 september was men begonnen met de aanleg van de trambedding en het spoor.

Woensdag 30 oktober : het hulpspoor werd in gebruik genomen door de lijnen 12 en 24, richting Deurne / Merksem en ligt ongeveer in het midden van de Frankrijklei.

Dinsdag 10 november : het aangelegde hulpspoor — westkant Frankrijklei — werd buiten dienst gesteld en de tramrijtuigen van de lijnen 12 en 24 gebruiken terug hun normaal spoor. Het hulpspoor werd echter maar gedeeltelijk opgebroken ter hoogte van de Teniersplaats.

Dinsdag 2 februari 1971 : de halte van de tramlijnen 12 en 14, gelegen in de Frankrijklei, ter hoogte van Cinema « Odeon » — richting Zuid — werd verplaatst naar de Frankrijklei nr 20-22, dit is voor het kruispunt van de Teniersplaats tegenover de Koninklijke Vlaamse Opera (K.V.O.).

Tot einde augustus 1971 zal deze laatste beschreven toestand gehandhaafd blijven, t.t.z. het gebruik van het normale spoor van de lijnen 12 en 24 — richting Zuid —, het gebruik van het dubbele hulpspoor De Keyserlei - Teniersplaats en het gebruik van het hulpspoor oostkant Frankrijklei (richting Noord).

Het autoverkeer bleef steeds gehandhaafd op de Frankrijklei in beide richtingen.

2. De bouw van het station Teniers.

Zoals gemeld bij aanvang van dit artikel was 1970 vooral gekenmerkt door het gieten van de sliwbanden van het station Teniers.

Op 18 februari 1971 waren 558 m sliwbanden op een totaal van 691 m gegoten, wat neerkomt op 80 %.

Deze sliwbanden reiken van circa 2 m onder het straatniveau tot ongeveer 29 à 30 m diepte. Zij worden tot circa 2 meter in de kleilaag verankerd teneinde een waterdichte kuip te bekomen.

De totale afwerking van de sliwbanden kan verwacht worden omstreeks einde april ek.

Tevens dienden de leidingen van openbaar nut verplaatst (water, gas, elektriciteit).

De omlegging van de Rui is daarvan een van de voornaamste werken.

De Rui, gelegen langs de westkant van de Frankrijklei werd onderbroken aan de hoeken van de Frankrijklei en de Teniersplaats (Bank van Brussel en Café des Arts).



BOUWPUT ANTWERP-TOWER ; IN DE ACHTERGROND, LINKS EN RECHTS DE SLIBWANDEN STATION TENIERS-OPERA. TOESTAND : 1 NOVEMBER 1970.



HOEK « CAFE DES ARTS » ; LINKS NIEUWE KOKER VOOR DE OM TE LEGGEN RUI ; MIDDEN, BAKSTENEN MUUR VAN SPAANSE VESTING, WAARTEGEN DE RUI WERD AANGEBOUWD. RECHTS HET GEWELF VAN DE OUDE RUI. TOESTAND : 20.2.1971.
(Foto's van de schrijver)

Het nieuwe tracé van de Rui ligt evenwijdig met de gevels ten noorden van de Teniersplaats, steekt deze dan dwars over ter hoogte van de Kipdorpevest, volgt dan weer de gevels ten zuiden van de Teniersplaats en zal aangesloten worden met de bestaande Rui op de hoek van de Frankrijklei (Café des Arts).

De koker van de Rui, met binnenafmetingen 3 m x 3 m, een totale lengte van 135 m en waarvan de bodemplaat 6 m onder het straatniveau ligt, is reeds afgewerkt langs de noord- en zuidkant van de Teniersplaats. De koker dwars over de Teniersplaats moet nog gebouwd worden boven de metrokoker van de Oost-Westas. De afwerking van de aansluiting op de beide hoeken van de Frankrijklei was beëindigd begin maart.

Op de Teniersplaats werd ook reeds een aanvang gemaakt met de konstruktie van de kolommen, die de dwarsbalken van het dak moeten schragen. De eerste voet werd gebetonneerd op 22 januari 1971.

Na het beëindigen van de kolommen, zal men met de bouw beginnen van de dwarsbalken die de dakplaats zullen dragen. Ze zullen steunen op de slibmuren gelegen ten Noorden en ten Zuiden van de Teniersplaats.

Het begin van de uitvoering van dit balkenrooster geschiedde in de eerste helft van februari 1971.

Zodra de dakplaat afgewerkt is, zal men met het uitgraven van het station beginnen. De afvoer van de aarde zal langs de kant van de De Keyserlei geschieden.

De R.T.T.-kokers zullen niet verlegd worden, maar ingebouwd in het kunstwerk zelf.

3. De aanbesteding van de koker « Meir », tussen de stations Teniers en Meir.

Op 16 november 1970 werd overgegaan tot de openbare aanbesteding van de koker tussen het station Teniers en dit van de Meir.

De werken worden geraamd op 220 miljoen. De laagste bieding, gedaan door de Tijdelijke Vereniging Belgische Betonmaatschappij, Brussel en Fernand Gillion en Zonen, Brussel, bedroeg 331.913.006 fr., zodat dit bijna 112 miljoen hoger lag dan verwacht.

Vermelde aanbesteding werd, bij ministeriële beslissing, te niet gedaan.

Thans wordt naar een goedkopere oplossing gezocht voor de bouw van deze koker.

Een definitieve beslissing zal eerstdaags hierover genomen worden, zodat een nieuwe aanbesteding, hopelijk nog voor de zomer, zal kunnen plaatshebben.

* * *

Bijdragen tot de geschiedenis van de antwerpse tramwegen

door E. Keutgens

DE PONEYTRAM

Een van de merkwaardigste tramlijnen die ooit in het Antwerpse hebben gereden is ongetwijfeld de poneytram.

In 1885 werd te Antwerpen een Wereldtentoonstelling gehouden, op de toen nog onbebouwde terreinen van het Zuiderkwartier, meer bepaald, op het terrein van het thans afgebroken Zuidstation en de onmiddellijke omgeving hiervan.

Op het tentoonstellingsterrein werd voor die gelegenheid het Paleis voor Nijverheid, Kunsten en Handel opgericht.

Dit paleis bleef na de Wereldtentoonstelling nog bestaan en was omgeven door een prachtige tuin, waar vele Antwerpenaars hun vrije uren kwamen doorbrengen.

A. VERGUNNINGEN VERLEEND AAN DE HEER HENRI REDIG - ARCHITECT TE ANTWERPEN

1. Vak Kammenstraat - Zuiderlei.

De beheerders van het Paleis voor Nijverheid, Kunsten en Handel, de hh. E. COLINET en O. DE LESCLUZE, deden op 27 juni 1886 een verzoek aan het Stadsbestuur van Antwerpen om het bekomen van een vergunning om een tramlijn te mogen aanleggen en te exploiteren gedurende 10 jaar tussen de westkant van de Groenplaats, ter hoogte van het « Hôtel des Flandres » en de overkant van de Zuiderlei (hoek Montignystraat), langs de Nationalestraat, de Volksstraat, de Volksplaats (nu Leopold De Waelplaats), alwaar de ingang van de tuin gelegen was, en de Hornesstraat (nu Graaf Van Hoornestraat).

Zij vroegen dit als attractie. De tram zou aangelegd worden op smalspoor en de rijtuigen zouden getrokken worden door poneys. Soortgelijke tramlijnen bestonden toen reeds te Parijs, nl. in het « Bois de Boulogne » en in de Dierentuin.

De toenmalige stadsingenieur, de heer ROYERS, waaraan de vraag was overgemaakt voor onderzoek en advies, stond gunstig tegenover het projekt. Doch de mening van het College van Burgemeseter en Schepenen in zitting van 8 november 1886 was verdeeld. Burgemeester L. DE WAEL vond dat de lijn van geen openbaar nut was. De heer Schepen LEFEBVRE verdedigde het openbaar nut met het oog op de ontwikkeling van het Zuiderkwartier. Bij stemming over het beginsel van inwilliging van de aanvraag bleken er 4 stemmen vóór te zijn en twee tegen.

De zaak werd dan verder in behandeling genomen. Het College was volstrekt gekant tegen het leggen van een tram langs de westkant van de Groenplaats. Zij waren echter wel genegen de aanvraag bij de gemeenteraad te steunen, op voorwaarde dat het vertrekpunt van de lijn zou voorzien worden in de Kammenstraat, nabij de hoek Nationalestraat / Steenhouwersvest of nabij de hoek Kammenstraat / Groenkerkhofstraat, over de winkel van de heer L. TUYTELEIR, en dat de lijn zou eindigen aan de ingang van het Nijverheidspaleis, nabij de Zuiderlei zonder deze echter te kruisen. Tevens meenden zij dat de vergunning slechts voor 5 jaar mocht verleend worden.

De aanvragers werden hiervan in kennis gesteld en gingen akkoord het ontwerp van de lijn te wijzen, volgens de wens van het College. Zij konden echter niet akkoord gaan met een vergunning van 5 jaar, gezien volgens hen deze tijdsperiode te kort was om het geïnvesteerde kapitaal terug te winnen en om een behoorlijke winst te maken.

Het College van Burgemeester en Schepenen in zitting van 17 januari 1887 ging uiteindelijk toch akkoord de vergunning te verlenen voor 10 jaar.

Op 4 februari 1887 dienden de hh. COLINET en DE LESCLUZE de definitieve dokumenten in bij het stadsbestuur, welke vereist waren door het K.B. van 10 september 1875, betreffende de tramvergunningen (plans, kostprijsberekening, ontwerp lastenkohier, enz...).

Zij voorzagen het eindpunt in de Kammenstraat, nabij de hoek Kammenstraat / Groenkerkhofstraat.

Het ganse dossier werd door het College naar de « Commissie van Openbare Werken » verwezen, welke op 21 maart 1887 gunstig advies verleende. Vervolgens werd het dossier op 4 april 1887 gedurende 15 dagen ten stadhuize in openbaar onderzoek gesteld. Het proces-verbaal van 22 april 1887, aangaande dit onderzoek, werd opgemaakt zonder dat er bezwaarschriften werden ingediend.

Echter na het sluiten van dit onderzoek kwamen er toch nog 3 bezwaarschriften binnen. Een eerste was een brief, ondertekend door 14 inwoners van de Kammenstraat met het verzoek de lijn door te leggen tot bij de Reyndersstraat. Een tweede, uitgaande van de heer L. TUYTELEIR, vragende het vertrekpunt te plaatsen in de Kammenstraat vóór de huizen nr 3 en 5 en een derde schrijven van de heer C. VAN HAM, die gekant was tegen het verzoek van de 14 inwoners van de Kammenstraat.

Het College besloot dan het vertrekpunt van de lijn vast te stellen in de Kammenstraat ter hoogte van de huizen 3 en 5 en er geen wisselplaats te voorzien.

Het lastenkohier, betreffende de aanleg en de exploitatie van de poneytram, werd dan door de gemeenteraad van Antwerpen goedgekeurd in zitting van 16 mei 1887 en voorzag als definitieve reisweg : « De lijn, aanvang nemende in de Kammenstraat over de huizen nr 3 en 5, zal voornoemde straat volgen tot aan de hoek van de Nationalestraat en

voorts de Nationalestraat, de Volksstraat, de Volksplaats (tot bij de ingang van de tuin van het Nijverheidspaleis) en de Hornesstraat ontlenen, om uit te komen op de hoek van de Zuiderlei ».

Gezien de beslissing genomen door de gemeenteraad van Antwerpen op 14 maart 1871, kon er in de Scheldestad geen tramlijn aangelegd worden zonder openbare aanbesteding.

De openbare aanbesteding van de poneytram had plaats op vrijdag 15 juli 1887 en twee inschrijvingen werden geboekt.

Een eerste, door de heer Henri REDIG - Architect te Antwerpen, welke als vervoerprijs per reizigers 10 centiemen voor de 1ste kilometer en 5 centiemen voor de tweede kilometer voorstelde, alsmede een jaarlijkse belasting van 7.500 F per kilometer te betalen aan de Stad.

Een tweede, door de heren COLINET en DE LESCLUZE, de oorspronkelijke aanvragers, die een eenvormige prijs van 10 centiemen per reiziger voor gans de reisweg aanboden, alsook een belasting van 300 F per kilometer en per jaar te betalen aan de Stad.

In openbare zitting van 10 september 1887 besloot de gemeenteraad de vergunning te verlenen aan de heer H. REDIG. Het Koninklijk Besluit van 4 februari 1888 bekrachtigde deze beslissing en verklaarde de heer REDIG vergunninghouder.

Ondertussen had deze, op eigen risico en zonder zeker te zijn dat de vergunning aan hem zou toegekend worden, reeds een 120.000 kg spoorstaven besteld voor de aanleg van de lijn.

Het vak Kammenstraat - Zuiderlei werd in dienst gesteld op 10 juni 1888 ; had een totale lengte van 1626 m, was enkelsporig en voorzien van vijf uitwijksporen. Deze uitwijksporen waren gelegen in het kruispunt Nationalestraat / Steenhouwersvest / Lombaardenvest ; in de Nationalestraat, ter hoogte van de St-Jansstraat ; in het begin van de Volksstraat ; op de Volksplaats - met een vertakking van 83 m tot aan de ingang van de tuin ; op het einde van de Hornesstraat, eindpunt.

De lijn was aangelegd in meterspoor en met een railtype van 29 kg de strekkende meter.

In de zomer, van 1 april tot 30 september, werd er gereden van 8 u. 's morgens tot 10 u. 's avonds met een minimum van 8 rijtuigen. Tijdens de overige maanden van 9 u. 's morgens tot 7 u. 's avonds met een maximum van 4 rijtuigen.

Er mocht niet sneller gereden worden dan 12 km per uur en de vervoerprijs bedroeg 10 centiemen per persoon. De eerste biljetten, afgeleverd aan de reizigers, waren van gele kleur, waarop de volgende tekst gedrukt was :

« Tramways à Poneys »

« Bassin de Natation - Station du Sud - Palais de l'Industrie - Musée - Place Verte »

Zwemdok - Zuiderstatie - Nijverheidspaleis - Museum - Groenplaats. »

De loods en stallen waren gevestigd in de Kronenburgstraat.

2. Vak Zuiderlei - Zuiderstatie

Op 12 september 1887 werd door de heer REDIG een aanvraag ingediend om het aan hem vergunde baanvak te mogen verlengen tot aan de Zuiderstatie.

Het College van Burgemeester en Schepenen in zitting van 30 september 1887 zou aan de gemeenteraad vragen de verlenging toe te staan, spijs het ongunstig advies van de stadsingenieur. Deze was van mening dat het karakter « attractie » ingevolge de aangevraagde verlenging verdwenen was en er nu andere belangen op het spel stonden.

De gemeenteraad in openbare zitting van 7 mei 1888 verleende de toelating tot verlenging van de lijn en vergunde ze aan de aanvrager. Het K.B. van 24 mei 1889 bekrachtigde deze beslissing.

De reisweg liep vanaf de Hornesstraat over de Zuiderlei (linkerkant), de Zuiderplaats en Brusselsestraat tot aan de hoek Brusselsestraat / Coburgstraat (thans Ieperstraat), alwaar de ingang van de oude Zuiderstatie (*) gelegen was.

De verlenging, met een lengte van 526,70 m werd in dienst gesteld van 11 juni 1889 af, en telde twee uitwijksporen, een op de Zuiderlei en een in de Brusselsestraat (eindpunt).

3. Vak Groenkerkhofstraat - Van Schoonbekeplein

Door de bewoners van de straten waardoor de poneytram reed, werd een petitie ingediend bij het gemeentebestuur om de vraag van 30 oktober 1887 van de heer REDIG te steunen om de poneytram te verlengen tot aan het Van Schoonbekeplein.

De aangevraagde verlenging zou lopen langs de Groenkerkhofstraat - Groenplaats - St-Pietersstraat - Melkmarkt - Koepoortstraat - Klapdorp - Kaasbrug - Falconplein - Van Schoonbekeplein.

Het College van Burgemeester en Schepenen in zitting van 30 maart 1888 besloot de aangevraagde verlenging niet in openbaar onderzoek te stellen en geen vergunning te verlenen, daar zij het advies van de stadsingenieur bijtrad, die de mening toegedaan was, dat de bovenvermelde straten niet geschikt waren, noch voor een smalle poneytram, noch voor een gewone paardentram. Om de aanleg mogelijk te maken, zouden verscheidene straten dienen verbreed te worden en dit mits kostbare onteigeningen, welke zeker niet ten laste konden gelegd worden van een trambedrijf, waarvan de vergunning slechts voor 10 jaar was afgeleverd.

(wordt voortgezet)

(*) Duidelijkheidshalve dienen wij hier te melden, dat de oude Zuiderstatie gelegen was in de verlenging van de Coburgstraat. Na de bouw van het nieuwe Zuidstation aan de Zuiderplaats (later Bolivarplaats), kwam dit terrein vrij, waarop dan later de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers » de tramloods Brusselsestraat zou bouwen.

**VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM,
v.z.w.d. « AMUTRA »**

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te 1020 Brussel.

Bijdragen :

Gewoon lid : 200 Fr. Beschermend lid : 300 Fr (minimum). Steunend lid : 500 Fr. Aangesloten lid : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde dak van een gewoon, steunend of beschermend lid).

Bijkomende bijdrage voor het ontvangen van « Présence du Tramway » (in franse taal) : 100 Fr.

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling : Lange van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

TRAMLEVEN

Dienst gratis voor de leden van AMUTRA.

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden : 100 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE DU TRAMWAY » : 200 Fr.

LEDENVERGADERINGEN

- Te Antwerpen : elke derde woensdag van de maand om 20 u. in de zaal « OSBA », 1ste verdiep, Italiëlei 189 te Antwerpen. Geen vergadering tijdens de maanden juli en augustus.
- Te Brussel : elke tweede vrijdag van de maand om 20 u. in « Aux Armes des Brasseurs », Anspachlaan 56 te Brussel. (Nabij de Beurs)
- Te Brugge : gelieve hiervoor contact op te nemen met onze plaatselijke afgevaardigde de heer D. De Volder, Eigen Heerdlaan 26 te 8200 St Andries-Brugge.

**TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL,
v.z.w.d. « T.T.A. »**

Voor alle inlichtingen : Algemene Directie T.T.A., Aug. Lambiottestraat 79-81, 1030 Brussel. P.R. 2173.61 ten name van T.T.A.-Amonines.

PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegmuseum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, alle zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur. In diezelfde periode kunnen groepsbezoeken aangevraagd worden voor de donderdag en vrijdag-namiddagen, echter op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 personen bestaat, en het groepsbezoek enkele dagen op voorhand werd aangevraagd bij de N.M.V.B., Barastraat 105-107, 1070 Brussel. — Tel. 21.00.07. Het Museum is gesloten van Allerheiligen tot Pasen.

— De toegangsprijs bedraagt 15 Fr. per persoon ; talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz....
— Gelegen op 11 km. van het centrum van Brussel is het Museum bereikbaar langs de weg, of met de autobus «N» waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met MIVB-lijnen 20, 62, 63, 76, 101 en 102).

— *Stelt U belang in tramwegen en Buurtspoorwegen ?*

— *Wenst U onze vereniging te steunen ?*

Laat U dan als lid inschrijven bij de Vereniging voor het Trammuseum : de jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op 200 Fr (minimum 300 Fr. als beschermid).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te 1020 Brussel.

Buiten de gratis toegang tot het Museum hebben de leden nog andere voordelen : maandelijksse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.