

tkamploest

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET MUSEUM SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: GOSSEAT

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 46 -- 47. (4° jaargang nr 10-11) JULI-AUGUSTUS 1971.

De vakantie is voor de meesten van ons voorbij, en we staan meteen aan de start van een nieuw seizoen. We hopen dat we al onze vrienden kortelings terug bijeen vinden op de verschillende bijeenkomsten door de Vereniging georganiseerd. In Brussel loopt de bijeenkomst nog steeds op de tweede vrijdag van de maand. In Antwerpen wordt het nieuwe seizoen ingezet op woensdag 15 september. Verder elke derde woensdag van de maand, in het Osba-huis, Italiëlei 189, op de eerste verdieping.

FOTO-BESTELLINGEN.

De fotobestellingen door meerdere leden aan de Vereniging toevertrouwd, hebben geruime tijd op uitvoering laten wachten. We zijn er eindelijk in geslaagd de negatieven weer te onzer beschikking te hebben, en als U dit blad leest zijn alle bestellingen uitgevoerd. Een niet al te goede organisatie heeft ertoe geleid dat het uitvoeren van de gedane bestellingen een soort kwelling was geworden. In de toekomst zal derhalve op een gans andere basis gewerkt worden. De foto's zullen per reeks van tien worden verkocht. Deze reeksen zijn onverdeelbaar. In ons volgend nummer zullen wij ten behoeve van onze leden een eerste aankondiging doen. Na het verstrijken van de gestelde datum zullen geen bestellingen meer worden aangenomen, maar er zal een aantal reeksen ter beschikking zijn in het Museum. In TP 48 geven wij een precieze werkwijze.

Vlieg er eens uit...

Onze Luikse afdeling heeft de hand in de organisatie van een treinreis op het net van de NMBS. De rit heeft plaats per spoorauto type 49. (ex 553) en doorkruist de zeer mooie streek tussen Luik en de Duitse grens, over spoorlijnen die normaal niet meer voor reizigersverkeer zijn opengesteld. Goederenverkeer heeft driemaal per week plaats, vandaar dat een dag moest bepaald worden op één van deze wanneer personeel aanwezig is. Zo is de bepaling gevallen op VRIJDAG 1 OKTOBER 71. Wij twijfelen er niet aan dat geïnteresseerden het uitzonderlijk karakter van de rit zullen waarderen. De reisweg is: Ans - Liers - Tongeren - Wezet - Montzen - Welkenraedt - Eupen - Raeren - Montschau - Wevercé - Losheim - Wevercé - Waismes - Troispoints - Rivage - Luik G.



AMUTRA



TP 45-47 blz.?

Zoals blijkt uit de reisweg wordt ook een stukje Duitsland bereden. zie hier het programma van de dag:

Vertrek: Station Ans om 8.10u. Er wordt niet gewacht!!

Middagmaal: Er is een middagpauze voorzien van 12.00u tot 13.30u. We stellen een kollektief middagmaal voor in een restaurant, à 150 fr. Hierin is de dienst en de BTW begrepen, géén drank. het menu: soep - hoofdschotel - nagerecht. Deze maaltijd is echter geheel vrijblijvend.

Prijs: De reis, voor volwassenen, kan geschieden mits betaling van 450 fr., organisatiekosten inbegrepen. Minderjarigen beneden de 14 jaar kunnen mee aan 100 fr. maar er is voor hen geen zitplaats voorzien. Voor minderjarigen van minder dan 7 jaar is de reis gratis, maar er is voor hen eveneens geen eigen zitplaats voorzien.

Inschrijving: Een inschrijvingsbulletijn kan gevraagd worden bij de heer Jean Henri RENARD. Quai des Carmes, 59, 4220-Jemeppe sur Meuse. Het bedrag 450 fr. (+ 150 fr eventueel voor middagmaal) kan worden gestort of overgeschreven op PCR 7376.37 van J.H. Renard, bovenstaand adres. De inschrijvingen moeten echter uiterlijk op 21 september binnen zijn. Goede reis....

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

In ons nummer 44 lieten we gunstige berichten verschijnen in verband met de STIC - Charleroi. Ondertussen heeft de zaak daar een ongunstige wending genomen, en alhoewel de strijd nog niet beslecht blijkt te zijn, ziet het er naar uit dat hij toch hopeloos wordt. Inderdaad, wegeniswerken dringend in de omgeving van Charleroi uit te voeren, hebben geleid tot intense besprekingen tussen de ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen. Wat er daar allemaal besproken is weten we niet, maar het besluit is dat de STIC haar lijnen zal verbussen: allemaal. De werken bij het Zuidstation zullen echter worden voortgezet, omdat die niet alleen de tram aanbelangen, en waarschijnlijk de NMVB toch nog gebruik zal maken van dit tramstation.

In het kader van de geplande, en in uitvoering zijnde werken, werd lijn 9 vanaf 8 aug. 71 ingekort tot de rue du Moulin, aan het einde van de rue Drion. Vanaf 1 september is voorzien in de verbussing tussen Jumet en de Gare du Nord. Van hier naar de volledige verbussing is niet ver meer!

Materieel: Onze opgave in TP schijnt niet geheel te stroken met de werkelijkheid. Inderdaad, wij zagen emr 423 in volle glorie in dienst op lijn 7 op za 21 augustus 71. Bij navraag bleek de reeks 401-425 nog volledig te zijn. Wij zullen trachten dat persoonlijk vast te stellen. Van de reeks 300-311 blijkt ook emr 300 niet meer aanwezig. De bijwagens bestaan uit: 1 - 12 en 37 - 44. Een toegezonden bericht gewaagd van een eenbenige pantograaf op emr 402, maar op 21 aug. was daar niets meer van te zien.

In Charleroi zijn nog de volgende lijnen in uitbating:

- 2 : Zuid - Centrum - Noord - Gilly 4 Bras - Taillis-Prés.
- 5 : Zuid - Rondpunt Bd Thirou - rue de Montigny - Pl. Albert I
- 7:: Zuid - Centrum - Noord - Gilly 4 Br. Vieux Campinaire-Fleurus.
- 8 : Chetelet - Couillet - Charleroi Stadhuis - Noord.
- 9 : Loverval - Charleroi - Stadhuis - Noord.
- 15: Zuid - Pl. Albert I - Chatelineau Place Wilson/

Lijn 2 rijdt echter velleen op schooldagen. Lijnen 8 en 9 rijden gekoppeld op zon- en feestdagen, en filmen dan: Loverval-Nord, en Chetelet - Jumet, beide zonder lijnnummer! (9-8 en 8-9)

Uit de Metropool: M.I.V.A.:

*De eigen baan voor lijn 24 werd in gebruik genomen door deze lijn op wo 18 aug. '71, in de richting Silsburg, tussen de brug over de E 3 (Kollegelaan) en het Mestputteke, nadat het spoor werd aangesloten tijdens de nacht van 17-18 aug. De richting stad moet nog geheel worden aangelegd, wat de sporen betreft. De bovenleiding werd aangebracht op di 18 mei 71, in de richting stad, en op di 11 mei in de richting Silsburg. Tussen de Muggenbenglei en het Mestputteke moeten echter nog enkele spooraanpassingen worden uitgevoerd. De benuttigde sporen zijn treinrails van 51 kg./m. In de richting stad zullen echter de oude NMVB sporen worden herbenuttigd van 32 kg./m.

De oude sporen werden destijds door de NMVB aangelegd tussen de Turnhoutsebaan en de Waterbaan. Immers, de stoomtram tussen Broechem en Borgerhout reed via de Sterckshoflei tot aan het Sterckshof, waar hij de nog bestaande dreef, links van het Hof benuttigde, om zo langs de toenmalige vuilnisbelt de Turnhoutsepoort te bereiken. In 1925 wordt een elektrische lijn aangelegd tussen de toenmalige Driehoekstraat (Stenenbrug-Turnhoutsebaan) en het Silsburg. De Buurtspoorwegen bereden deze lijn als lijn (rood-rood) Borgerhout S Silsburg. Later kwamen op dit traject ook nog rijden, de lijnen W, B, Lier, 42, 42 doorstreept, 42 tweemaal doorstreept, 43 en 45. Oorspronkelijk bestond er helemaal geen verbinding tussen de NMVB sporen op de Stenenbrug en de T.A. sporen op de Turnhoutsebaan. Toen de Buurtspoorwegen in de stad gingen doordringen, werd lijn S opgeheven, en ging de TA lijn 20 naar Silsburg rijden. Nog later werd het 24, dan weer 20, dan weer 24. Ondertussen echter bleef de NMVB eveneens deze sporen benuttigen voor haar lijnen. Dit korte geschiedkundige bestek geeft slechts een idee van de zeer interessante geschiedenis van dit stuk lijn, die we graag te zijner tijd terug zullen behandelen. De sporen zijn steeds op het toenmalige niveau blijven liggen, d.i. bijna drie meter uit elkaar. Hieraan gaat nu een einde komen. Tussen de spoorweg en de eigenlijke "Stenenbrug" (die lag waar nu de Morckhovenlei uitmondt op de Stenenbrug) lag de lijn in de bestrating. Dan ging ze op eigen weg tot bij het Mestputteke. Op deze eigen baan nu ligt het spoor richting Silsburg, rechts van het oude, in richting Silsburg gezien. Op de plaats waar vroeger het oude spoor lag, werden tijdens de week van 23-28 aug. 71 de palen voor de definitieve bovenleiding geplaatst, terwijl de daaropvolgende week de bovenleiding werd gespannen. De draad richting Silsburg was reeds ter plaatse, maar was voorlopig bevestigd aan de oude ophanging. Thans staan over de ganse eigen baan kruispalen.

*Op de Turnhoutsebaan werd het spoor richting Deurne, tussen de Schoenstraat en de Prins Leopoldstr. op een betonbedding gelegd. Daarop een rubberlaag, en dan de sporen, die in betonblokken zijn verankerd. De dwarsliggers en stangverbindingen werden weggenomen. De asfaltlaag blijft van de sporen gescheiden door een rij kiezelsteen, waarvan de groeven met pek werden opgevuld.

*Ten slotte is er de omloop St Jakobsmarkt-Kipdorp-Wolstraat-Melkmarkt - Kte- en Lge Nieuwstraat, waar de werken voor het leggen van een eigen baan voor de lijnen 2-3-10-11, op wo 1 sept. 71 begonnen zijn, tussen de St Katelijnevest en de St Jakobsstraat. Zoals eerder gemeld, zullen de trams hierbij in tegengestelde richting gaan rijden van de huidige toestand. De eigen baan wordt door kettingen afgescheiden. De bovenleiding was hier op het nieuwe tracé gespannen in de week van 1 tot 7 augustus '71.

*1 sept. 71: terug oude wagens op lijnen 10-11-12-15.

Uit de Arteveldestad: M.I.V.G:

Aankomst van PCC wagens:

de 07 kwam in Gent aan op 16 juni 71 (nà de 04 op 10.6 en de 05 op 14.6.71); de 06 op 1.7; de 09 op 5.7; de 08 op 7.7; de 14 op 12.7; de 11 op 14.7; de 12 op 15.7 en de 15 op 27.8.71.

De 10 en de 13 zijn nog in Brugge.

*Op 19.6.71 kwam emr 330 terug in dienst als 1°dw van lijn 2.

*In de stelplaats worden sporen 5 en 6 terug ingericht voor tram!

*Op 22.6/71 was emr 328 in dienst als 1°dw lijn 20!

*OP 28.6.71 had emr 350 een aanrijding op lijn 10 met een bestelwagen. Het parket bemoeide er zich mee, zodat de dienst 90 min. gestoord bleef. Het ongeval gebeurde bij de Rasphuisstr. De trams van lijn 10 reden op via lijn 4.

*De nieuwe wissels tussen de Hovenierstraat en de Brusselse Stwg werden op 1.7 door emr 372 ingereden. Dit rijtuig bleef de ganse nacht op de nieuwe sporen van de Brusselse stwg. (1/2-juli)

*emr 312, dat sedert zijn buitendienststelling op een voetbalveld stond bij het station Gentbrugge Nd, werd op 1 juli '71 opgestookt.

*Storingen in Gent op 4 juli 71: in de K. Mirystraat begaf een buis van de waterleiding en er ontstond een put van 6 m. onder het spoor van lijn 4. Ab 664 bediende op 4 en 5 juli de sectie Koornmarkt-Muidebrug van lijn 4, als gevolg daarvan. Die dag kwam door de hevige hitte een spoor van lijnen 2 en 10 omhoog

op de Rozemarijnbrug, richting station - stad. Ab 660 pendelde op lijn 2 en 529 op lijn 10. De volgende dag werd het spoor hersteld.

*Op 9 juli 71 reden op lijn 4 voor het laatst alléén maar oude rijtuigen. Op 10 juli inderdaad kwamen de PCC wagens in dienst! Nà 20 uur was de dienst nog gemengd uitgebaat met lijn 10, zodat er dan op lijnen 4 en 10 oud- én nieuw materieel was.

Deze toestand duurde tot 17.7. Toen werden lijnen 4 en 10 in de avonddienst ontkoppeld. Er reden nu nog slechts PCC op lijn 4, maar alles heeft zijn uitondering: op zondagavond komt de 4°dw van lijn 4 nog als PCC op lijn 10.

De volgorde der rijtuigen op lijn 4 op 10 juli '71: 03-08-01-06-02-04. Alle rijtuigen waren bevlagd. De eerste PCC die lijn 10 bediende was de 02 (19.57u. 10 juli) gevolgd door 08 en 03.

Lijn 4 op 11.7.71: (eerste zondagsdienst) 06-03-02-04

Eerste weekdienst op 12 juli: 02-06-04-08-01-03-05. Later op de dag werd de 08 vervangen door de 09. Op 14.7 werd aan de dienst een toegevoegd, in vaste dienst, tot aanpassing.

*De pcc 14 kwam op 13.7.71 in dienst als 4°dw. lijn 4, en op 15.7 was het de beurt aan de 11, eveneens als 4°dw 4.

*emr 316 was 1°dw. lijn 20 op 14 juli.

*335, 1°dw van lijn 2 had een botsing met een auto op het kruispunt Rijke Klarenstraat-Brusselsepoortstraat. Hierbij werden twee kinderen gewond. 335 had een vervrongen buffer.

*Op 15.7 werden op lijn 4 nieuwe halteplaten gehangen, ook 16.7

*Wegens een tekort aan rijtuigen op 26 juli, werd de 371 nog eens van stal gehaald, en reed zijn laatste triomfen op lijn 1.

*PCC 07 kwam in dienst op 28 juli '71, na test op 26.7.

*Op 27 juli werden de spoorwerken hervat op de Brusselse Stwg, en werd het spoor dubbel aangelegd tussen Magerstraat en Arsenaal.

*Alle PCC kregen een nieuwe snelheidsmeter op platform B.

*Op 16.8.71 heeft emr 350 een dodelijke aanrijding gehad op lijn 10 (dw 3). Een knaap maakte een verkeerde beweging en raakte de tram aan de achterste trede. Hij overleed dezelfde avond. De Politie en het Parket vorderden die avond de 350 op voor wedersamenstelling.

Tijdens de nacht van 18/19 aug. werd de bovenleiding gehangen op de Brusselse Stwg tot inrit stelplaats De Smetlaan.

*Op 21 aug. 71 lag het nieuwe spoor onder de NMBS brug van lijn 59 te Gentbrugge, richting stad. De andere richting was gereed op 27.8. Het luchtlijnagentje werd onder de brug getrokken om er de draagplaten voor de bovenleiding aan te brengen.

Uit de Hoofdstad: M.I.V.B:

*Tijdens de vakantiemaanden heeft de vakantiedienst op het Brusselse net geen denderende materieelverwisselingen gekend. De meest merkwaardige was het in dienststellen van mw 1501-1515 op de lijnen 41 en 45. Af en toe waren er ook een paar rijtuigen op lijn 62 te zien van dezelfde reeks. Na 1 sept. '71 behield lijn 41 deze rijtuigen, terwijl lijn 45 terug 5001-5025 kreeg, met in de spitsuren als aanvulling enkele standaardrijtuigen zonder bijwagens.

Lijn 35 werd tijdens de vakantie geheel met 9000en uitgebaat. *De aflevering van de 7501 - 7603 is nog niet voortgezet, na het aankomen van de 7502. Deze wagen echter is in proefritten gewikkeld. Hij reed o.a. naar Tervuren, half augustus. Momenteel wordt voorzien dat lijn 103 zal voorzien zijn van nieuw materieel op 4 jan. '72. Lijn 19 zou diezelfde dag ondergronds gaan rijden op de Kleine Ring, met de dan van 103 vrijkomende PCC wagens.

*De Beroepsraad van de MIVB onderzoekt een plan om lijn 32 eveneens in de Tunnel te laten rijden. Vanaf Bosvoorde zou gereden worden via lijn 94 langs de Louisalaan-Gulden Vlieslaan-Ondergrond - Kruidtuin - IJzerplein. Mogelijk wordt het IJzerplein niet de echte terminus, maar komt er een vermening. Ons is niet bekend wat er met 94 zal gebeuren, maar U hoort niet ver te zoeken.

*Voorzien is dat de Tunnel Reyerslaan - Montgomeryplantsoen in mei '72 in gebruik zal genomen worden. De bovenleiding van lijn 30 wordt inderdaad aangepast voor uitbating met panto. Wij zagen de werken op do 26 aug. '71 op het Albertplein. Lijn 39 wordt eveneens aangepast, en ook lijn 23. In een nabije toekomst zullen we dus weer iets nieuws te zien krijgen. 24 en 25 moeten logischerwijze volgen, evenals 44.

*Vanaf 21 aug. '71 worden de lijnen 101, 102 en 103, de uren en dagen van éénmansbediening, door automatische transitotoestellen bediend, voor reizigers die houder zijn van een rittenkaart. Men steekt de kaart in het gewone toestel, en wanneer men deze er terug uittrekt, volstaat het om op de knop van een erbovenhangend toestel te drukken, en er komt een bijkomend transitokaartje te voorschijn, van het busmodel. De kleur van dit transitoticket is blauw. Het is mogelijk de kaart vijfmaal na elkaar te knippen, en dan vijfmaal op de transitoknop om vijf bijkomende kaartjes te bekomen. Gesteld dat U zich met acht personen verplaatst, dan knipt U vijfmaal uw kaart, drukt vijfmaal op de transitoknop, dan knipt U driemaal uw kaart en U drukt driemaal op de transitoknop. De Ketjes zeggen: " 't es sumpel en pratiek, proper en gemakke-laak! "

*Van dit bijkomende transitotoestel zijn een aantal rijtuigen voorzien, o.a. 7019-7031-7033-7040-7051-7053-7054-7060-7084-7088-7091-7097-7100-7103-7105-7106-7108-7110-7116-7122-7123-7125-7132-7135-7136-7137-7138-7139-7156-7157-7158-7160-7164-7169-7170-7171-7036-7039--

*De MIVB bleef niet van ongevallen gespaard. Op 29 juni '71 kwamen op het IJzerplein de 7086 en 7120, beiden op lijn 103 met elkaar in botsing, om 9u.10. Er waren een twintigtal gekwetsten en omleggingen en navettediensten waren nodig tot 10u.25. Op 5 juli stond PCC 7034/101 aan de halte van de Hallepoort, richting Louisaplein, en nam reizigers op. PCC 7164 botste met grote kracht langs achter op de 7034. Er waren veel gewonden, waartussen twee Amutraleden, op de 7034. De botsing deed zich voor aan de fakultatieve halte van de H. Jasparlaan, tegenover de kliniek Depage. De 7164 reed op lijn 103. Op 25 juni had de 7119 eveneens een botsting maar niet met een tram, op de Jean en Pierre Carsoellaan op lijn 18. Het meest spektakelbiedende ongeval echter deed

zich voor op ma 19 juli '71, om 7u.20 op de Lambermontlaan. PCC 7021, lijn 23 werd aangereden door een vrachtauto met opligger die gerst vervoerde. De kast van het rijtuig werd van zijn onderstellen gerukt, en op zijn zijkant op de rijweg gesmakt. Er waren slechts enkele licht gewonden. Mogelijk wordt de 7021 hersteld, maar hij zal toch nooit meer de oude zijn. Het duurde tot 15u. voor de wagenbak terug op zijn draaistellen stond en kon weggesleept worden. Er kwamen drie autokranen bij te pas om dit werk op te knappen.

*De toekomstige Metrostellen zullen kunnen gekoppeld worden tot ze een geheel vormen dat duizend reizigers vervoert. Twee prototyen zijn thans in aanbouw, en moeten gereed zijn tegen 1973. In 1975 zullen 32 stellen nodig zijn, en 53 in 1976. Tegen 1990 voorziet men een behoefte van 200 stellen. Er zijn nu ook 25 gelede tweerichtings tramstellen besteld.

Voor uitbreiding en vervanging moet voorzien worden in een aanschaffing van zeshonderd bussen tegen 1980.

*De busstelpplaatsen die nu in dienst zijn, zullen worden ont-ruimd en vervangen door gans nieuwe, die tevens metrotreinen zullen stallen. Ze worden gebouwd:

Drie Bruggenstraat (Zuidergem) voor de Oost-Westlijn, tegen 1973.

Vander Meerenstr. (Anderlecht) voor de Kleine Ringlijn, tegen '80.

Houtweg (Haren) voor de Noord-Zuid as. Stelplaats klaar tegen 1973.

*Achteruithijlspiegels zijn nu geplaatst op de perrons van alle Kleine Ring stations, begin juli. De week daarop begon dezelfde aktie op de perrons van de stations Oost-West.

*Van de 4001-4043 reeks werden de volgende rijtuigen aangepast voor Tunneeldienst: 4016-4023-4027-4041-4032-4042 en 4011.

*Tijdens de week van 12 tot 16 juni zijn nieuwe plannen van de bestaande metrolijnen aangebracht in alle PCC rijtuigen.

*Nog een ongeval: de 4011, '90 kwam op 3 aug. '71 in botsing met een kamion op het Sterrondpunt, bij het bos.

*Op het kruispunt Gulden Vlieslaan - Louisalaan / Louisaplein bestond er tot voor kort geen mogelijkheid om van de ene lijn op de andere te komen, behalve de verbinding Louisalaan - Gulden Vlieslaan, richting Naamse Poort en terug. (lijn 18 en 94) Sedert augustus '71 werd een bocht in beide richtingen gelegd tussen de Louisalaan en de Gulden Vlieslaan, richting Hallepoort, en tussen het Louisaplein en de Gulden Vlieslaan, eveneens richting Hallepoort. Dit houdt in dat bij storing in de tunnel van de kleine Ring, de diensten kunnen gereden worden via de onlangs aangelegde wissels tussen de Kruidtuinlaan en de Koningsstraat naar het Koningsplein, Regentschapsstraat - Poelaertplein - Louisaplein en verder naar de Hallepoort.

*Op de Jules de Troozsquire zijn nieuwe sporen in aanleg, die het tramverkeer op dit moeilijke verkeerspunt moeten versoepelen.

BUURTSPOORWEGEN

Brabant: Bij de troepenschouw van 21 juli werden de tramdiensten van de lijnen W-G en S opgehouden bij de Heizel.

Tussen de Heizel en het Noordstation reden bussen. Lijn W filmde de reeds bekende BW, maar de G en S kregen nu ook voor het eerst hun eigen buslijn, met het oog op de toekomst. (?)

Een witte G op een groen veld, met daarnaast een zwarte tekst op witte ondergrond: G BRUS. - BRUX.

G Strombeek-Grimbergen

en voor de doerstreep (met rood) G, links en midden wit met zwarte letters, en rechts groen met witte letters:

BRUSSEL & STROMBEEK

BRUXELLES & HET VOOR.

*Op 9.8.71 ontspoorde onder de brug van de Kleine Ring, ter hoogte van de Mommaertstr. emr 10481, die genoemde straat inreed. De MIVB sporen waren versperd, maar de 10481 kon zich voldoende verplaatsen, om deze sporen vrij te maken, maar bleef zelf "uitsporig"

West-Vlaanderen: Degenen die de 10019 onkwetsbaar of onverslijtbaar hebben geacht, hebben zich vergist. Op 29 mei '71 stond deze "veteraan-uit-betere-tijden" op spoor 3 gestationneerd van het reizigersstation in Oostende. Spoor 3 is het middenste- en uitwijkspoor. Spoor 1 wordt bereden door trams van lijn 1, naar Knokke, terwijl spoor 2 benuttigd wordt door de rijtuigen van lijn 2, naar De Panne. Is het vergetelheid of toeval geweest, we weten het niet, maar de wissel werd niet gedraaid, zodat een reizigerstram komende uit Knokke dezelfde weg opging, en met tamelijk grote snelheid op de 10019 inreed. Voor deze tram op jaren (°3 mrt 1932) waren de gevolgen katastrofaal! Een platform werd deerlijk gehavend, en aan herstelling wordt niet meer gedacht! De 10021 volgt de buitenstrijd gestelde 10019 op. We kennen niet het nr van de aanrijdende motorwagen. Kan iemand ons daaraan helpen?

*Het blijkt de bedoeling te zijn de onlangs naar de kust overgehevelde Antwerpse rijtuigen 10323 en 9746 aan te passen voor benutting tot spoordienstwagens. Wij zouden ze natuurlijk veel liever in reizigersdienst zien rijden, brommend van voldoening, en twee bijwagens achter zich aanslepend, zoals ze dat zo vaak in de Scheldestad hebben gedaan.

Henegouwen: Verschillende lezers zonden ons een lijnenplan van de groep Henegouwen, dat naar hun eigen bevindingen de nog in dienst zijnde lijnen weergeeft. Wij danken deze medewerkers van harte voor dit simpatieke gebaar, temeer daar anderzijds enkele leden om gegevens vroegen. Wij geven U hier graag de nog bestaande lijnen weer.

Bergen: lijn 2 Bergen-Wasmes, langs Frameries. (groen-groen)
lijn 2 doorstreept: Bergen-Frameries. (groen - bruin)
lijn 90: zie Charleroi.

Anderlues: lijn 30: Anderlues-La Louvière-Bracquegnies. (bl-groen)

lijn 31: Charleroi-Anderlues-La Louvière-Bracquegnies (bl.-rood)

ln 91: Anderlues - Lobbes - Thuin. (blauw-geel)

ln 92: Charleroi-Anderlues-Lobbes-Thuin. (blauw-blauw)

ln 93: Charleroi-Anderlues-Binche. (blauw-wit)

La Louvière: lijn 32: Manage-La Louv. Familleureux. (groen-blauw)

lijn 35: Manage-La Croyère-La Louvière-Haine St Pierre-Manage, rood-groen.

lijn 33: groen rood, als 35 maar in tegengestelde richting.

ln. 36: La Louvière - Trivières - Binche (groen-groen.)

ln. 39: Manage-Fayt le Franc-Jolimont-La Louvière-La Croyère. (groen-paars)

Charleroi: Lijn 41 (geel-wit) Eden- Jumet-Gohyssart-Roux-Trazegnies.

lijn 57: (rood-blauw) Ch. Zuid-Gosselies-Courcelles-Trioux.

lijn 58: rood-oranje, als 57 maar in omgekeerde richting.

lijn 59: rood-rose: Zuid-Courcelles-Souvret-Fontaine l'Eveque.

lijn 61: rood-wit: Ch. Zuid-Jumet-Gosselies-Courcelles-Souvret-Roux-Gohyssart-Damprémy-Ch. Eden.

lijn 62: rood-rood: Ch. Zuid-Jumet-Gosselies-Calvaire.

lijn 63: rood-bruin: zie lijn 59 in omgekeerde richting.

lijn 64: geel-groen: zie lijn 61 omgekeerde richting.

lijn 65: geel-rood: Ch. Zuid-Damprémy-Gohyssart-Jumet-Chef-Lieu-Jumet-Lodelinsart-Ch. Zuid.

lijn 66: zie lijn 65 maar omgekeerd. lijnkleuren: rood-geel.

lijn 78: rose-groen: Fontaine l'Eveque - Souvret-Trazegnies.

lijn 80: paars-paars: Charleroi-Eden - Marchienne au Pont - Roux-Courcelles-Trazegnies-Marimont-La Louvière - Bracquegnies - Maurage.

lijn 85: groen-rood: Ch. Zuid - La Docherie - Gohyssart - Jumet-Heigne - Gilly - Lodelinsart - Ch. Zuid.

lijn 86: rood-groen, terugrit van lijn 85.

lijn 90: blauw-bruin: Ch. Zuid - Anderlues-Monument- Binche-Bray - Bergen N.M.B.S.

Hier stellen we echter vast dat vele leden het bestaan vergeten van de volgende lijnen die nog steeds in uitbating zijn:

geel 43 rose: Ch.Eden via 41 tot Roux, en naar stp Trazegnies,
één rit in de ochtend, en één in de namiddag,
speciaal voor scholieren, maar ook voor anderen!

geel 44 bruin: Ch.Zuid - Lodelinsart-Gohyssart-La Docherie-Zuid.
in de vroege ochtend.

groen 45 bruin: Charleroi-Zuid - La Docherie - Gohyssart.

paars 82 rood : zelfde rit als 80, maar deze lijn geeft in
Maurage aansluiting op de bus naar Bergen, wat
voor lijn 80 niet het geval is.

paars 84 geel: Souvret - via 67 naar Roux-Plomcot, dan via lijn
80/82 naar Marchienne au Pont- Charleroi-Eden.
Alhoewel lijn 84 al lang verbust is, rijdt er elke
schooldag nog één enkele tram de vroegere reisweg,
met vertrek om 8.10u. in Souvret.

In aansluiting op het voorgaande geven wij graag nog ter
herinnering de nog bestaande lijnen van Brussel NMVB:

wit G wit : Noord - Heizel - Strombeek - Grimbergen

rood S rood : Noord - Heizel - Strombeek - Het Voor.

groen W groen: Noord - Heizel - Wemmel.

rood L geel: Zuid - Het Rad - Vlezenbeek - St M.Lennik, St Kwintens-
Lennik - Gooik - Leerbeek.

Poekbespreking:

De uitgeverij WYT in Rotterdam gaf de deeltjes 6 en 7 vrij van
de reeks "Trams en Tramlijnen".

Van de hand van W.H.Schoonaard verscheen "De Elektrische Trams
van Rotterdam", dat beslist een waardig vervolg mag genoemd
worden is deze toch al interessante reeks.

1905 is het aanvangsjaar waarin in Rotterdam met elektrische
trams wordt gereden. Tussen 1905 en 1971 ligt heel wat geschie-
denis, en het strekt Schrijver en Uitgever tot eer in een
bescheiden boekdeel, juist deze geschiedenis beknopt maar toch
voldoende weer te geven, zodat er voor oningewijden toch een
voldoende klaar beeld van de wording van dit vervoerbedrijf
geschetst wordt. Andere, met de stad vertrouwde lezers zullen
het werkje op een andere wijze bekijken, maar ook zij zullen
voldoening vinden in de doorgaans goede afbeeldingen, met
passende beschrijvingen die het geheel aantrekkelijk maken.
De grote kracht van het werkje zit waarschijnlijk wel in de
steeds weerkerende opgave van netsuitbreidingen en lijnaan-
passingen, die het voor de geïnteresseerde mogelijk maken de
evolutie tot op onze dagen te volgen, en naar eigen goedvinden
aan te vullen met de dagelijkse bevindingen. Aanbevolen!

Het zevende deel uit de reeks is van de hand van J.Mulder-
Drs.R.K.De Jong, en E.J.Bouwman, en behandelt:

"De Elektrische Trams van Groningen, Arnhem en Nijmegen."

Kleinere Bedrijven hebben uiteraard niet de grote geschiedenis
gemaakt, die onze grote steden kenmerkt. Interessant zijn zij
zeker wel, en het was een gelukkig initiatief om deze drie
stadsbedrijven in één werk samen te brengen. Op te merken valt
daarbij zeker dat de meester van ons de tram in geen van deze
drie steden nog heeft gekend, en het verdient dus zeker aan-
beveling niet te dralen tot de laatste nummers gezocht worden.
Elk vergeeld dokument dat U over deze vervoersbedrijven mocht
vinden, wordt wellicht interessanter na uitpluizing en
vergelijking met wat de Schrijvers in dit werkje bij elkaar
hebben gebracht. Ieder echt geïnteresseerd tramliedhebber zal
in beide werken gegevens aantreffen die hem vooruit helpen.
Voor slechts 7,90 fl. per deeltje kunt U vele uren aangename
ontspanning optekenen, en dat is toch een aanbeveling dachten we!