

Inhoud :

Antwerpen : een eeuw tram in de Metropool.

Nieuws van de bedrijven.

Foto voorpagina : gekoppelde PCC op lijn 8 te Antwerpen.

Foto achterpagina : Mw. 4425 als huwelijkstram lijn 73 op 24.2.73 Cogels-Osylei.

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

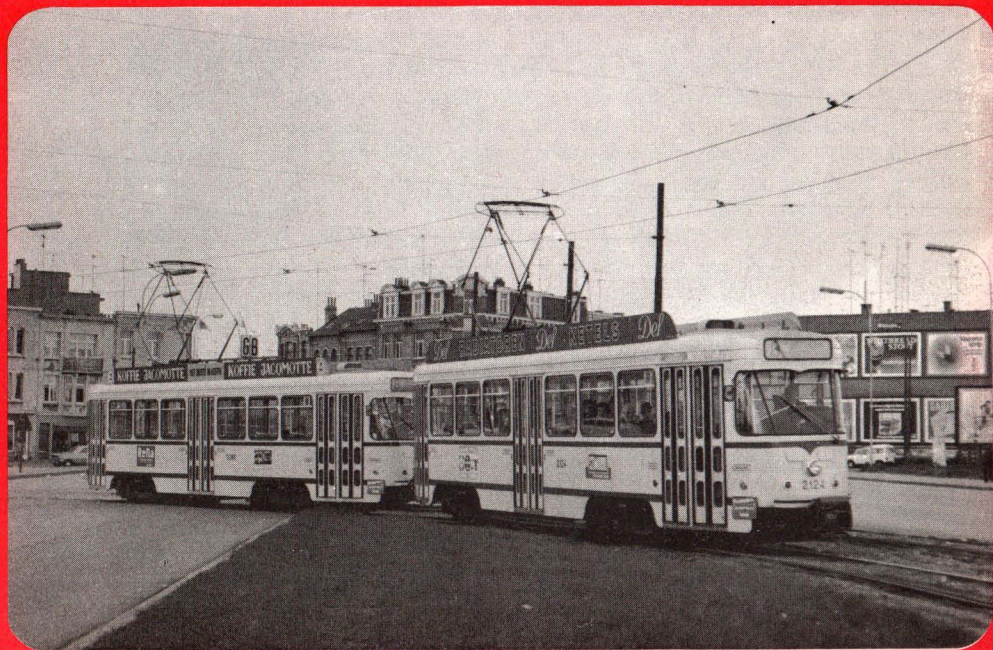
Nr 65 APRIL '73

Tweemaandelijks tijdschrift van AMUTRA,  
Vereniging voor het Trammuseum.

Eindredactie, Administratie en Verantwoordelijk Uitgever:  
Roger Bastaens. Kerkendijk 1 2200 - Borgerhout.

Stortingen ten gunste van Trampost geschieden op  
Postgiro 136.88 van AN-HYP Agentschap Bizet  
1070 - Brussel, voor rekening 1.180.235

# T R A M P O S T





- Foto 1: Paardetrans op de lijn van de Leien, ± 1901. Het Centraal Station is in aanbouw.
- Foto 2: Paardetram van de lijn van de Leemstraat, aan de terminus Meir, omstreeks 1900.
- Foto 3: Een tram van de lijn van de Middenstatie buigt af naar de Koornmarkt.
- Foto 4: Rijtuig 224 in de werkplaats Zurenborg. Oorspronkelijk voorkomen. (foto MIVA).
- Foto 5: Herinnering! Lijnen 1 en 11 op het Gemeenteplein omstreeks 1905.
- Foto 6: EMR. 339 op lijn 5 in de Nationalestraat omstreeks 1905. Let op de lijnaanduiding.
- Foto 7: Trolleybus 1 op lijn 13; Zuidstation 1929.
- Foto 8: Rijtuig 250 van de Antwerpse tram in bevolen dienst in Oberhausen; 1944.
- Foto 9: Verduistering tijdens de oorlog. EMR. 349 met Bw. 911 op lijn 10 in Deurne. Let op de kijkgaten. (Foto V. Witsen).
- Foto 10: Lijn 13 aan het Zuidstation.
- Foto 11: 24 maart 1963 lijn 24, MW 3507 met Bw 1988 in de toen nog nauwe Carnotstraat. (Foto E. Bouwman).
- Foto 12: Lente in Deurne. EMR 4408 met Bw op de Boekenberglaan; 1969.
- Foto 13: Moderne tram. PCC 2003 op lijn 4, Kol. Silvertoplaan. 1 juni 1966.
- Foto 14: Op 30 november 1971 reed de laatste tram aan het Tolhuis; PCC 2081.
- Foto 15: STIC: de nieuwe toestand aan het station op 18.3.73.
- Foto 16: MIVB: PCC 7062 met pantograaf bij het Noordstation op 3.3.73.

#### AMUTRA.

Vereniging voor het Trammuseum vzw.

Opgericht op 7 maart 1961.

Administratie: L. Fardeau. Pannehuisstraat, 164, 1020 - Brussel.

Sekretariaat voor Nederlandstalig België:

E. Keutgens. Lange V. Ruusbroecstraat, 44, 2000 - Antwerpen.

Lidmaatschap: 200 fr. jaarlijks. Postgiro 449.80 Brussel.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.



## Samenwerking.

De vernieuwde Trampost is bij onze Lezers goed aangeslagen, en dat verheugt ons.

Enkele tekortkomingen werden vanat dit nummer reeds verbeterd, en wij twifelen er niet aan dat ook in de toekomst nog verbeteringen mogelijk zijn.

Wij houden zoveel als mogelijk, rekening met gemaakte aanmerkingen en aanbevelingen. Binnen het bestek van onze technische en financiële mogelijkheden, zullen we graag een inspanning doen, om alle Lezers tevreden te stellen.

De afgedrukte foto's zullen in een nabije toekomst nog gevoelig verbeteren. Daarenboven zullen de afgedrukte foto's grotendeels verkrijgbaar worden gesteld, vanaf ons volgende nummer, waarin U nadere bijzonderheden zult aantreffen over deze dienst.

Als wij hierboven begonnen onder de titel «Samenwerking», is dat uiteraard om uw aandacht op iets te vestigen. Hier gaan we dan.

De oplage van TP is niet bijzonder groot, gelet op de aard van de publikatie. De kosten zijn te dragen, maar vergen veel aandacht. Ongeveer de helft van de oplage blijft in de reserves liggen, en dat is te veel. Om nu financieel de uitgave van TP aan te kunnen, zijn wij verplicht, die reserve zo snel mogelijk weg te werken. Juist daarom doen wij een bijzondere oproep tot al onze Lezers, zonder één enkele uitzondering.

Het moet mogelijk zijn dat ieder van U één nieuwe abonné aanbrengt. Die hoeft dan niet absoluut lid van de Vereniging te worden, alhoewel wij dat toch bijzonder zouden toejuichen.

Het lidmaatschap voor 1973 is nog steeds 200 fr, terwijl het abonnementsgeld voor TP alléén, vastgesteld is op 25 fr. per nummer, of 150 fr. voor 1973. Als wij er nu in slagen elk één nieuw lid of één nieuwe lezer aan te werven, dan is de uitgave van TP op financieel gebied geen probleem meer. Wij doen derhalve een intense oproep tot alle lezers, om ons daarbij te helpen. Wij weten best dat het voor de één moeilijker gaat dan voor de andere, maar het is echt mogelijk daartoe te komen. Wij rekenen op ieder van U, dat U deze inspanning zult doen, om het verschijnen van ons blad veilig te stellen. Wij hebben allemaal vrienden, familie, en kennissen, die, alhoewel misschien minder geïnteresseerd, toch graag bereid gevonden zullen worden, op zulk verzoek in te gaan. U krijgt hier de kans om ons te helpen, en het lijkt ons goed er op aan te dringen, niet te wachten.

-----  
Het in TP aangekondigde boek «Moderne Trams» van F. van der Gragt, kan nog besteld worden tot twee weken nà het verschijnen van TP 65. De uitgever WYT stond ons een vermindering toe. Het boek kost nu 420 fr. Diegenen die het boek reeds betaald hebben, worden verzocht aan de Redactie te laten weten, wat met het teveel betaalde bedrag van 35 fr. moet gebeuren. Zonder tegenbericht wordt dit bedrag op de rekening van TP gestort. Graag herinneren wij U eraan dat «Moderne Trams» een sukses is.



## Een eeuw tram in de metro-pool.

Op 25 mei 1873 reed in Antwerpen de eerste tram. Waar is de tijd, zullen ouderen zeggen.

Inderdaad, honderd jaar is een hele tijd, en in een eeuw gebeurt er heel wat. Het is niet onze bedoeling de geschiedenis in details uit te rafelen, daarvoor zouden heel wat nummers van Trampost nodig zijn.

Het is onze bedoeling U een bondig overzicht te brengen van het wel en wee van de tram in de Scheldestad, dat U moet toelaten in de volgende jaren beter de artikelen te kunnen volgen, wanneer telkens een andere lijn wordt besproken. Als we daar in slagen, is het doel van dit overzicht bereikt.

Op die bewuste 25 mei 1873 reed met veel vertoon, de eerste paardetram tussen Berchem-Kerk en de Meir. Nog geen twee maand later, op 20 juli 1873, werd de lijn verlengd van de Meir tot het St Paulusplein, langs de Ste Katelijnevest-Minderbroedersrui - St Paulusstraat, terwijl veertien jaar later, weer 200 m aan de lijn werd toegevoegd, tot op de Van Meterenkaai.

Ondertussen was op 10 juli 1873 de lijn van de Turnhoutse Poort in Borgerhout naar de St Jakobsmarkt in Antwerpen vrijgegeven voor de openbare dienst. Deze lijn liep tot de kruising met de Prinsesstraat, maar ze werd verlengd tot het einde van het Kipdorp, aan de Minderbroedersrui; dit gedeelte kwam in dienst op 25 aug. 1873.

Dezelfde dag tenslotte werd de lijn van het Koninklijk Stapelhuis naar de Anselmostraat, over de «Leien» in dienst genomen. In 1883 werd de aftakking van deze lijn in dienst gesteld tussen het Justitiepaleis en het Waasstation, terwijl twee jaar later, in april 1885, de oorspronkelijke lijn verlengd werd van het Justitiepaleis

naar het Nijverheidspaleis. (Begestr. - Hornesstraat)

Deze drie tramlijnen vormden de ruggesgraat van het Antwerpse Tramwegennet, dat in de loop van de volgende honderd jaar zijn degelijkheid zou bewijzen. Vele belangen hebben in de loop der eerste twintig jaar het komen en gaan der maatschappijen bepaald, met alle daaraan verbonden gevolgen.

Tussen 1873 en 1899 hebben de volgende paardetramlijnen Antwerpen doorkruist:

- St Paulusplein - Berchem-Kerk;
- Kipdorp - Borgerhout (Turnhoutse Poort);
- Kon. Stapelhuis - Justitiepaleis - Nijverheidspaleis/Justitiepaleis - Waasstation;
- Hoboken - Kiel - Groenplein;
- Driehoek - Ooststation (nu C.S.) - Suikerrui;
- Pothoek - St Jansplein - Scheldekaaien - Gillisplaats;
- Wandelende Jood - Leemstraat - Meir;
- Zurenborg - Park - Bank - Meir - V. Schoonbekeplein;
- St Jansvliet - Kloosterstr. - Schildersstr. - Paleisstr. - Anselmostr. - Driehoek - Dikke Mee;
- Ellermanstraat - Muizenstr. - Ooststation (nu C.S.)/Muizenstr. - Dambruggestr. - Ommeganckstr.;
- Schijnpoort - Handelsstraat - Dambruggestr.;
- Zurenborg - Ommeganckstr. - Ooststation (C.S.) - Lange Nieuwstr. - Kte Nieuwstr. - Grote Markt - Waasstation. (Later ingekort tot Gr. Markt);
- Borgerhout (Leopoldspoort) - Waasstation;
- Paardenmarkt - Dam - Ijskelder - Merksem (Oude Bareel);
- Kammenstraat - Nationalestraat - Zuidstation;

Deze laatste lijn was uitgebaat met Poneytrams, terwijl de lijnen Zurenborg-Grote Markt-Waasstation en Borgerhout (Leopoldspoort) - Waasstation



met omnibussen werden gereden.

Op te merken dat enkele lijnen slechts een kortstondig bestaan hebben gekend.

Poneytram : 10 juni 1888 tot 31 dec. 1889.

Ellermanstr. Muizenstr. Ooststation (C.S.)/Muizenstr. Ommeganckstr. 14.8.'92-23.10.'94.

Borgerhout (Leopoldspoort) - Waasstation : van januari 1897 tot 24 april 1897.

Schijnpoort - Dambruggestraat : 24.3.'93 - 23.6.'94.

Op 24 april 1899 ontstaat de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, die op 27 maart 1900 bij K.B. erkend wordt als vergunningshoudster van de tram- en omnibuslijnen in de Antwerpse agglomeratie.

Op 28 mei 1901 ontstaat de wet die de overeenkomst van 12 juli 1900 bekrachtigt, waarbij de C.G.T.A. vergunning wordt verleend tot 31 dec. 1945.

(De C.G.T.A. bestond tot 31 dec. 1926 en werd van 1 jan. '27 Tramways d'Anvers S.A.-Antwerpsche Tramwegen N.V.) Na overname door de C.G.T.A. omvat het net op 1 jan. 1900 de volgende tien lijnen :

Lijn van de Kaaien : Pothoek - Gillisplein ;

Lijn van het Zuiden : Groenplein - Hoboken ;

Lijn van de Leemstraat : Wandlende Jood - Meir ;

Lijn van Berchem : Berchem Kerk - St Paulusplein ;

Lijn van Borgerhout : Turnhoutse Poort - Kipdorp ;

Lijn van de Leien : Stapelhuis - Zuid (Belegstr.) ; Justitiepaleis - Waas ;

Lijn van het Park : Zurenborg - V. Schoonbekeplein ;

Lijn van Wilrijk : St Jansvliet - Dikke Mee ;

Lijn van de Middenstatie : Driehoek - Suikerrui ;

en ten slotte de omnibuslijn of de Lijn van de Ommeganckstraat : Zurenborg - Grote Markt.

Nota : de lijn van de Paardenmarkt naar Merksem was in 1887 door de N.M.V.B. overgenomen. Ze zal pas in 1908 elektrisch uitgebaat worden.

De C.G.T.A. had zich ten doel gesteld alle lijnen te elektrificeren, en op 26 dec. 1901 stelt zij voor alle lijnen van het net op spoorbreedte van 1 m. te brengen. De eerste lijn die werd om-



1



2



3



4

5



gebouwd was de lijn van de Ommeganckstraat. (Omnibuslijn). Met de werken werd begin maart 1902 gestart, en op deze lijn kwam de paardetram in dienst op maandag 5 mei '02, tussen het Draakplein en de Melkmarkt, langs de Lange- en Korte Nieuwstraat. Toen werden de paardetrans van de lijn van de Leien op de lijn van de Ommeganckstraat gezet, en de omnibuswagens gingen naar de lijn van de Leien, om deze lijn ongehinderd te kunnen elektrificeren.

De verlenging van de paardetramlijn naar de Grote Markt komt in dienst in de week van 9 juli '02. Het elektrificeringsproject wordt met voorbeeldige spoed aangevat, en op 2 sept. '02 komt de lijn van de Leien als eerste elektrische lijn in dienst. Na elektrifikatie van het ganse net in 1903 verdwijnt de laatste paardetram. (Damlijn nog niet, zie hoger!)

Er zijn alsdan dertien lijnen in uitbating.

Deze lijnen dragen gekleurde koersborden, zonder lijnummers. De kleur van de koersborden is grotendeels deze waarin het paardetrammaterieel geschilderd was, toen het nog tot verschillende maatschappijen behoorde. Dit is een zeer interessant historisch détail, waarop wel mag gewezen worden, om aan te tonen, dat de lijnkleuren die wij thans nog kennen, niet zomaar een verzinsel zijn, en waarvan wij hopen, dat ze in de toekomst geëerbiedigd zullen worden!

Al in 1903 werd beslist de lijnen te nummeren, naar volgend schema:

- |       |   |                                 |
|-------|---|---------------------------------|
| wit   | 1 | Stapelhuis - Zuidstation;       |
| groen | 2 | Suikerrui - Station - Driehoek; |

- |       |   |                                                  |
|-------|---|--------------------------------------------------|
| geel  | 3 | Groenplein - Zuidstation;                        |
| blauw | 4 | blauw<br>Groenplein - Kiel;                      |
| blauw | 4 | wit<br>Groenplein - Kiel - Hoboken;              |
| rood  | 5 | Groenpl. - Lozannastr. Wilrijkse Poort;          |
| rood  | 5 | wit<br>Groenpl. Wilrijkse Poort - Dikke Mee;     |
| rood  | 6 | Pothoek - Steen - Zuid - Zwemdok;                |
| rood  | 6 | wit<br>Pothoek - Zuid - Petroleumtanks;          |
| blauw | 7 | Tolhuis - Bank - Berchem;                        |
| blauw | 7 | wit<br>Tolhuis - Berchem - Oude God (Luithagen); |
| rood  | 8 | Meir - Bank - Stanleystr. (Wandelende Jood);     |
| geel  | 9 | V. Schoonbekepl. - Bank - Borsbeekse Poort;      |





blauw 10	Middenstatie - Schijnpoort;
blauw 10	wit Middenstatie - Schijnpoort - Merksem;
groen 11	Kipdorp - Centr. Station - Turnh. Poort;
groen 11	wit Kipdorp - Turnhoutse Poort - Rivierenhof;
rood 12	Grote Markt - Middenst. Dageraadsplein;
geel 13	Waasstation Justitiepaleis.

Naar dit plan hebben vanaf 19 januari 1904 de volgende lijnen gereden:

1 wit; 2 groen; geel 3; blauw 4, en blauw 4 wit; rood 5, en rood 5 wit; rood 6; blauw 7; rood 8; geel 9; blauw 10; groen 11, rood 12; geel 13.

Vanaf 8 maart '04 echter trad al een gevoelige wijziging op: Lijn 10 werd overgenomen door lijn 3, en werd Zuidstation 3 Schijnpoort; geel. Lijn 11 werd lijn 10, lijn 12 werd 11, en lijn 13 werd 12. De lijnkleuren werden onderscheidelijk: groen 10, rood 11 en geel 12. Het blijkt echter zo te zijn dat de eerste lijn 12 de Grote Markt bereikte via de Kte Nieuwstraat - Melkmarkt - Kaasrui, EN dat ook de eerste lijn 11 de Grote Markt bereikte langs de Wolstraat - Melkmarkt, Kaasrui. Op de Kaasrui was een zo sterke bocht nodig dat beide lijnen elkaar kruisten, om nà het nemen van de bocht in elkaar uit te vloeien, en te eindigen voor het Stadhuis.

In sept. 1904 wordt de geplande lijn naar de Petroleumtanks in dienst gesteld als lijn 13 (II) met de voorziene kleuren van de «lange» lijn 6, die dus nooit bestaan heeft. De in 1903 geplande lijnen blauw 10 wit en groen 11 wit, hebben als dusdanig nooit bestaan. Lijn blauw 7 wit kwam in dienst in 1905.

## Lijnaanduiding.

De koersborden verschenen oorspronkelijk zonder lijnnummer, maar op het voorfront van de rijtuigen, juist boven het rijtuignummer, hing toen een rond plaatje met het lijnnummer er op. Al spoedig werden de lijnnummers onder vorm van kleine cijfers toegevoegd aan de tekst van de koersborden, op een plaats waar de tekst dat toeliet. Nog iets later werd aan de dan bestaande aanduidingen nog een klein bordje met lijnnummer toegevoegd, boven op het koersbord.

Zo startte dan de basisdienst van een net dat in de volgende jaren nog behoorlijk uitgebreid zou worden. Het ligt niet in onze bedoeling hier alle mogelijke verlengingen in overzicht te brengen. Dat zal gebeuren wanneer in de toekomst, de geschiedenis per lijn wordt toegelicht.

De eerste tien «elektrische» jaren 1903-1913 echter zijn gekenmerkt door de volgende verlengingen:

3 - 17.12.03: Zuidstation - Centraal Station;

3 - 9.03.04: Centraalstation - Schijnpoort, ex 10;

7 - 01.08.05: Tolhuis - Berchem Kerk - LUIITHAGEN.

10 - 12.06.06: Melkmarkt - Turnh. Pt - RIVIERENHOF (Leeuwplantstr.)

3 - 22.12.06: Zuidst. - C.S. Schijnpoort - MERKSEM.

8 - 30.09.11: Meir - Stanleystr. - GITSCHOTEL; (K. De PRETERLEI)

5 - 17.03.12: Groenpl. - Dikke Mee - WILRIJK BAREEL.

2 - 18.06.11: Suikerrui - Driehoek - DESGUINLEI.

Aan nieuwe lijnen komen in die periode de reeds genoemde lijn 13 en op 15 feb. 1914 komt lijn 14 in dienst tussen het Zuidstation en de Karel Oomsstr. De lijnkleuren van lijn 14 zijn geel-geel. In het najaar 1914 komt de eerste Wereldoorlog, en al op 7 okt. 14 wordt lijn 14 opgeheven en



de sporen volledig opgebroken. In nov. '14 wordt ook lijn 12 opgeheven en de sporen weggenomen. In de Tolstraat werden de sporen nooit meer teruggelegd.

De oorlog stelt voorlopig een einde aan elke uitbreiding, en het zal tot 1921 duren vooraleer er weer schot in de zaak komt.

Ondertussen gaat de ontwikkeling voort op andere gebieden. Met uitzondering van lijn 4, worden de oorspronkelijke lijnen beperkt tot één kleur per lijn. Wandat ogenblik zijn de lijnkleuren beprkt tot één kleur per lijn. Wanneer een lijn verder rijdt dan de stadswallen, wordt er wit aan de lijnkleuren toegevoegd. Dat was voor meerdere lijnen voorzien, maar oorspronkelijk alléén op de lijnen 4 en 5 in toepassing gebracht. Het verder rijden dan de stadswallen heeft ook een weerslag op de tarieven, en zo ontstaat het stelsel Intra-muros en Extra-muros. Niet alle rijtuigen van een verlengde lijn berijden het ganse traject. Er wordt afwisselend een kort- en een lang traject gereden. De teksten op de koersborden worden aangepast, en voor diegenen die niet kunnen lezen, en om van op grote afstand te kunnen zien welke wagen aan komt rijden, is de toevoeging van wit aan de lijnkleuren een oplossing. Zoals gezegd is er uitzondering gemaakt voor lijn 4 :

De blauwe lijn 4 rijdt tot de stadsgrens van het Kiel, en is dus extra-muros. Deze lijn heeft trouwens lange tijd een apart tariefsysteem gekend.

Ook lijn 5 maakt een kleine uitzondering :

De rode 5 rijdt tot de Wilrijkse Poort, terwijl de rood-5-wit lijn tot de Dikke Mee rijdt, wat maar even buiten de stadspoorten is. Als in 1912 lijn 5 verlengd wordt naar Wilrijk, wordt de rode 5 verlengd tot de Dikke Mee.

De tweede lijn 13 wordt op 4 sept. 1904 in dienst genomen, op het voorziene traject van de

lange lijn 6. Dit traject was oorspronkelijk gedacht, af te buigen vanaf de Gentplaats naar de kaaien, zonder het Zuidstation te bedienen. Dit opzet is niet uitgevoerd. Lijn 13 (II) vertrok aan het Zuidstation, om langs de Jan Van Gentstraat, de en de Van der Sweepstraat, de Scheldekaaien te bereiken.

De voorziene lijnkleuren van de lange lijn 6 werden aan lijn 13 toegekend, maar enkel het stadstarief werd toegepast, aangezien lijn 13 slechts 2877 m. lang was. De witte kleur was echter gerechtvaardigd omdat lijn 13 toch buiten de stadswallen kwam. Lijn 1 kreeg wit als lijnkleur. Het is echter niet met zekerheid geweten of dat wit ooit echt bestaan heeft : alle gekende bronnen spreken van geel-geel. Dit geel echter was een zeer lichte tint, zodat oude foto's geen opheldering brengen.

Lijn 2 is steeds groen-groen geweest, omdat zolang dit kleurenstelsel van toepassing is geweest, deze lijn nooit buiten de stadspoorten kwam.

Dat was ook het geval voor de lijnen 6, 9, 11, 12 en 14. Op de lijnen 3, 4, 5, 7, 8 en 10 (II) bestond de dienst uit lange en korte trajecten die beurtelings reden. Op te merken dat op de lijnen 5 en 8 een tijdlang het wit voorop heeft gestaan.





In die tijd was er dus geen sprake van doorstreepte diensten, alhoewel ze in werkelijkheid dus toch wel bestonden ; op de lijnen 1, 2, 6, 9, 11, 12, 13 en 14 echter niet.

De teksten van de kopborden waren in de tijd van de paarde-tram vaak eentalig frans, maar dan was de andere kant nederlands, dat hing dus van de richting af. De eerste elektrische trams echter voeren tweetalige borden met het frans vooraan. Op sommige lijnen zien we een door elkaar gehaalde tekst. Omstreeks 1908 ontstaan nieuwe koersborden, rechthoekig van vorm, met in het midden een cirkel, die aan de bovenkant boven de rechthoek uitkomt. In die steeds witte cirkel komt in het zwart het lijnnummer voor. Links en rechts ervan liggen de lijnkleuren, met aan de linkerkant de reisweg in het nederlands, en rechts in het frans. Het lijnnummer was toen smal getekend, zoals nu nog steeds in Brussel het geval is. Rond 1920 komt het dikke lijnnummer in voege dat tot 1949 een zo eigen karakter aan het Antwerpse net zal geven.

Vanaf 1937 verdwijnen de franse teksten volledig. Bovenaan links komt in het groot het vertrekpunt, met daaronder in een kleiner lettertype, een belangrijk tussenpunt.

Rechts boven komt in hetzelfde lettertype een tweede belangrijk tussenpunt, en daaronder in grotere letters het eindpunt.

Vanaf 1940 komt in lange smalle letters het beginpunt aan de linkerkant, en rechts het eindpunt van de lijn. Vanaf 1949 vervalt stelselmatig het koersbord met de cirkel op alle lijnen, en ontstaat het rechthoekige kopbord, dat tot vandaag in dienst is gebleven. Hierop staat links het lijnnummer in het zwart, op een wit veld. Aan de rechterkant komt de reisweg op de diagonaal aangebrachte lijnkleuren, van boven links naar onder rechts. De lijnen

1, 2, 9, 11, 16 en 24 zijn éénkleurige lijnen. 1, 9 en 16 zijn onder-tussen verbust, wat ook het geval is voor 5, 17, 18 en 23.

De lijnen 6, 13, 14, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 28 en 30 hebben nooit dit koersbord gekend, terwijl lijn 29 nooit als tram bestaan heeft.

Op deze lijnaanduiding is tussen het begin- en het eindpunt een belangrijk tussenpunt aangegeven.

Lijn 23 kwam het eerst met deze koersborden in dienst. Lijn 2 was de laatste. Hier moet wel opgemerkt worden dat lijn 2 al sedert 1935 met filmwagens reed en slechts bij uitzondering met koersborden te zien was. Dit gebeurde bv. bij belangrijke voetbalmatches op het Beerschotstadion, en in de Allerheiligenperiode. Dan werd lijn 2 afgeleid naar het Schoonselhof. De terminus van het Schoonselhof was tot 30 januari 1961 een kopspoor. Als lijn 2 met koersborden reed, reden de rijtuigen van de reeks 404 - 442 op deze lijn. Vanaf 1935 werden verschillende rijtuigen voorzien van een filmkast, waarbij uiteraard de koersborden vervielen. Later werd van deze rijtuigen de lichtkap verlengd tot de voorkant van de rijtuigen, juist boven de filmkast, waarbij de breedte van de lichtkap geleidelijk versmalde tot de breedte van de filmkast. De bovenkant van de lichtkap werd geleidelijk naar beneden afgerond. Deze filmwagens kwamen in dienst op de lijnen 1 en 2. In 1936 kwamen de ex Rode trams op lijn 1 terug, en gingen de kleine filmwagens naar lijn 8. Voor lijn 8 was de film rood, en voor lijn 2 groen. Ook hier zijn we in de onzekerheid voor lijn 1. Later kwam voor alle lijnen een zwart-wit film in gebruik, wat zeker een achteruitgang was. Dit type film is vandaag nog in dienst op de rijtuigen van de reeks 5000, en ook de ex Rode trams. (7000)



Op de PCC rijtuigen heeft men zich min of meer gehouden aan de lijnkleuren, met dien verstande echter dat slechts één kleur werd behouden.

Lijnen die een gemeenschappelijk baanvak hebben, kwamen daarbij niet geheel aan hun trekken. Lijn 2 behield haar oorspronkelijke, groene kleur, en lijn 7 bleef blauw. Lijn 15 die lijn 7 en 2 berijdt, en die oorspronkelijk blauw-groen had, kreeg nu groene tekst op witte achtergrond. Lijn 12 kreeg rood toebedacht, en daardoor moest lijn 11 anders worden. Die kreeg toen rode tekst op witte achtergrond. Lijn 4 kreeg blauwe film met zwarte letters, terwijl lijn 7 witte letters kreeg. Bovendien raken deze lijnen elkaar niet. Lijn 8, die rood is, maar met oranje tint, kreeg zwarte tekst, terwijl lijn 12 witte tekst is toebedacht. Deze lijnen rijden niet gemeenschappelijk, maar kruisen elkaar bij de Nationale Bank.

Lijn 24, die vroeger paarse avondlichten had, werd nu met paarse film uitgerust. Lijn 10 kreeg groene films met zwarte tekst, waar lijn 2 witte tekst heeft. Beide lijnen rijden voorlopig gemeenschappelijk tussen het Centraalstation en de Melkmarkt.

Lijn 3 is de enige lijn met gele film.

Keren we echter terug naar vroeger tijden.

Nadat het leed van de eerste oorlog geleden was, komt op 1 okt. 1921 een nieuwe lijn tot stand: 23. Lijn 23 is geel-geel en rijdt tussen de Schijnpoort en het Zuidstation. Dezelfde dag ook komt lijn 14 terug. In de lijnnummers zien we aldus een sprong van 14 naar 23. Lijn 23 was bedoeld als een verbinding tussen lijnen 2 en 3, vandaar het nummer.

Men zal dat trouwens nog zien op 1 okt. '27 met lijn 28, die geacht werd een verbinding te zijn tussen lijnen 2 en 8. Nochtans ra-

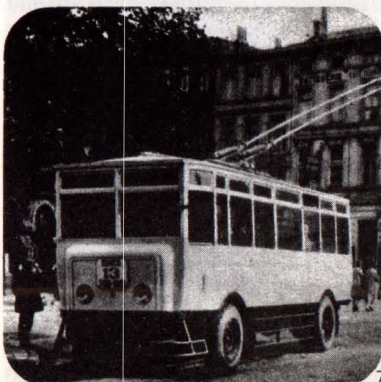
ken in beide gevallen de eindpunten elkaar niet.

Officiële bronnen zeggen wel eens dat er tussen de beide wereldoorlogen niet veel veranderde. Het hangt er natuurlijk van af hoe U dat wil zien, want in die periode verschenen de lijnen 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 22/23, 24, 25, 26, 27, 28 en 30.

Talrijke spoorverleggingen kwamen tot stand, en het rijtuigenpark werd gevoelig uitgebreid. Daarenboven kwamen de eerste autobuslijnen het net vergroten, met matig succes overigens. De ene lijn is al succesrijker dan de andere, evengoed voor tramlijnen. Sommige lijnen zijn maar gelegenheidslijnen voor enkele maanden, soms zelfs weken. De eerste lijn 19 moest het zelfs met vijf dagen stellen! Voegen we daar echter aan toe dat de lijn niet afgeschaft werd, meer vervangen door lijn 2 doorstreept, van de Spoorwegovergang aan de Jan de Voslaan, naar Hoboken. In tegenstelling met andere doorstreepte lijnen, die een verkorting van de basislijn zijn, was deze doorstreepte 2 een verlenging van lijn 2.

In 1929 werden de eerste proeven genomen met elektrobussen op lijn 13, en vanaf 7 sept. '29 rijdt er één trolleybus mede tussen de tramdiensten.

Wanneer nadien deze proeven een succes blijken te zijn, wordt op 15 feb. 1933 de trolleybuslijn van de haven in dienst genomen tussen de Mexikobrug en kaai





204, op 2 sept. 1935 tot de Noorderplaats verlengd. Lijn 13 blijft als tram uitgebaat.

In 1930 wordt in Antwerpen de Wereldtentoonstelling gehouden, op het terrein begrensd door de Jan van Rijswijcklaan, de Kielse Vest, de Jan de Voslaan en de huidige Kolonel Silvertoplaan. Deze gebeurtenis brengt een grote vraag naar vervoer met zich, en alles wat wien heeft moet bollen! Zo ontstaan dan de lijnen O-T, 25, 26, en 30. Vele lijnen worden ook naar de tentoonstelling afgeleid. Lijn 25 verbindt het Centraalstation met de Tentoonstelling langs de Leien en Brederodestraat, tot aan de ingang van de Kielse Vest.

Lijn 26 rijdt tussen het Centraalstation en de hoofdingang van de Tentoonstelling op de Jan van Rijswijcklaan. Na korte tijd wordt deze lijn vervangen door lijn 2 doorstreept, tussen de Leysstraat en de hoofdingang. Er rijden dus op dat ogenblik twee verschillende lijnen 2 doorstreept! Deze lijnen hebben echter geen gemeenschappelijk baanvak.

Lijn 30 wordt ingelegd op zaterdag, zondag en feestdagen tussen Merksem en de hoofdingang van de tentoonstelling, langs lijn 3 tot het C.S. en dan via Pelikaanstraat, Belgiëlei, Van Rijswijcklaan. Als lijn 30 rijdt is er geen gewone dienst op lijn 12; deze rijdt dan als Extra Dienst 12.

Er blijkt een tekort aan cirkelkopborden te zijn. De borden EXTRA DIENST zijn gewoon rechthoekig.

De koersborden van lijn 12 worden tijdens de nacht van zaterdag op zondag overplakt met een papieren koersbord van lijn 30. Tijdens de nacht van zondag op maandag werden deze afgeveekt, en op maandag reed er terug een gewone 12. Om aan de te verwachten stijging van reizigersvervoer het hoofd te bie-

den, werden in 1929, 30 nieuwe rijtuigen besteld, waarvan de eerste wagens in Antwerpen werden geleverd einde 1929. Op 30 jan. '30 kwamen de laatste in Merksem aan. Het waren de laatste tweeeassige rijtuigen die in Antwerpen in dienst werden genomen. Vierassig materieel reed er echter al in de twintiger jaren, nl. de rijtuigen van de Rode Tram, die sinds 1920 terug aan de Maatschappij kwamen die ze had gebouwd. Deze rijtuigen reden tijdens de tentoonstelling alleen met staanplaatsen, om een zo groot mogelijk aantal reizigers te kunnen vervoeren. Deze rijtuigen, in 1908 in dienst genomen, zijn vandaag nog steeds in dienst, en hebben bijgevolg de pensioengerechtigde ouderdom bereikt. In 1974 zal dat dan ook gebeuren. De rijtuigen van dezelfde reeks die naar de NMVB zijn overgegaan, zijn tussen het einde der vijftiger- en het begin der zestiger jaren ge-sloopt.

Tussen 1930 en 1933 worden in Antwerpen de eerste twee Scheldetunnels gebouwd. Tijdens de duur der werken wordt de normale uitbating van de lijnen 6 en 9 gehinderd, maar de diensten blijven intact. Nog tijdens de dertiger jaren komt de verlenging tot stand van het Sportpaleis naar de Lakkors. Lijn 23 neemt dit deel voor haar rekening, tot wanneer in 1936, lijn 23 opgeslokt wordt door lijn 5. Dat wordt dan een behoorlijk lange lijn: Wilrijk - Groenplein - C.S. - Schijnpoort - Lakkors. Op 11 maart 1937 wordt daarenboven deze lijn nog verlengd tot aan de Leeuwlantstraat, vlakbij het Antwerp Stadion.

Samen met de verlenging van lijn 5 naar de Lakkors op 1 okt. '36 wordt lijn 4 opgenomen in lijn 3, die dan de verbinding verzekert tussen Merksem - C.S. - Groenplaats - Kiel en Hoboken. Buiten lijn 24 hebben er dus in



Antwerpen toch nog andere lijnen een zeer lang traject gekend!

### De tweede Wereldoorlog.

Op 17 mei 1940 blijven alle rijtuigen in de stelplaatsen, ingevolge het oorlogsgeweld.

Na de gevechten volgt een lange, duistere periode van ruim vier jaar. Naarmate de oorlog duurt, vergroten de moeilijkheden, en het wordt steeds ingewikkelder om in de vitale behoeften te voorzien. Het partikulier vervoer is vrijwel onbestaande, en problemen stapelen zich op. Voeg daarbij de bestendige afdreigingen en steeds nieuwe beperkingen van de Bezetter, en de toestand benadert de werkelijkheid: hopeloos!

Toch weet de Maatschappij zich te redden en het bedrijf actief te houden! De ruiten worden groen geschilderd, met een klein rond kijkgaatje. De buitenverlichting van de rijtuigen valt weg, en enkel aan koplamp kan men een rijtuig herkennen. Deze koplamp is afgeschermd met een zwarte

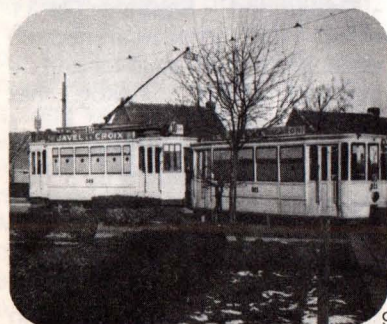
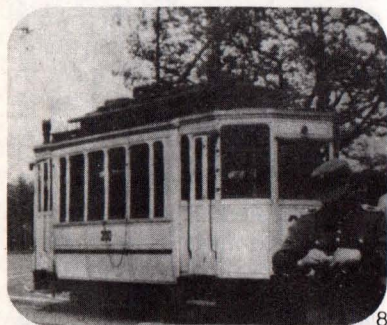
metalen plaat, waarin met ronde gaatjes het lijnnummer zichtbaar is. Het is steeds mogelijk met gesloten ogen zijn vijand vuil te bezien, maar met open ogen mag dat niet, en daarom moeten de spiegels binnenin de rijtuigen verdwijnen, of groen geschilderd worden.

Het voorbalkon wordt uitsluitend aan de Wehrmacht voorbehouden: Geen rassenvermenging! Maar, er staan nog steeds wielen onder de trams, en dus rijden ze... Juist omdat ze nog rijden, vordert de Bezetter vijf motorwagens en vijf bijwagens voor Oberhausen.

Tussen 1 en 23 sept. 1943 vertrekken de 237, 242, 248, 249 en 250, en de bijwagens 607, 624, 618, 651 en 655 naar de vreemde, om daar verplicht te werk gesteld te worden. Op 1 oktober 1946 komen ze terug, maar ze dragen de sporen van hun avontuur... Toch worden de wonden geheeld en pas in 1952 worden de motorwagens bedankt voor de bewezen diensten, terwijl de bijwagens het nog vele jaren uithielden.

Bij het staken der gevechten in 1940 komen de diensten stelselmatig terug op gang, terwijl de lange lijnen wegblijven. Op 22 mei 1940 komt lijn 2 terug tussen het Schoonselhof en de Harmonie, twee dagen later tot het C.S. verlengd. Na vier jaar komt lijn 4 terug op 22 mei, tussen Hoboken en het Groenplein. De tijdens de oorlog stilgelegde lijnen hernemen stilaan hun vroegere traject, terwijl het vervoer de hoogste toppen scheert. Vaak hebben we lijn 16 zien rijden met soldaten bovenop het dak, en trosjes reizigers op de achterbuffers. Dat mocht wel niet, maar het ging even snel dan binnenin. Op 20 mei '46 verschijnt ook een nieuwe lijn 23.

In 1952 wordt lijn 13 (What's in a name!) als eerste lijn verbust op 15 oktober. Later volgen de lijnen 9, 23, 5, 17, 18, 1 en 16.





In 1960 komt de eerste PCC in Antwerpen aan, de 2000.

Lijn 2 krijgt de primeur, gevolgd door de lijnen 7, 12, 4, 8, 24, ?, 11, 15 en 10. Voor de thans in aanbouw zijnde ondergrondse werden weer 40 PCC's bijbesteld, wat het totaal op 166 zal brengen. Hier zal ook een einde komen aan de oude, vertrouwde twee- en vierassers.

Vooruitlopen op de tijd is niet gewenst, maar in Antwerpen staat het sein voor de tram op groen. Opgedragen aan het rijdend personeel van de MIVA.

Antwerpen, 25 maart 1973.

R. Bastaens.

### Un siècle de Tramways à Anvers.

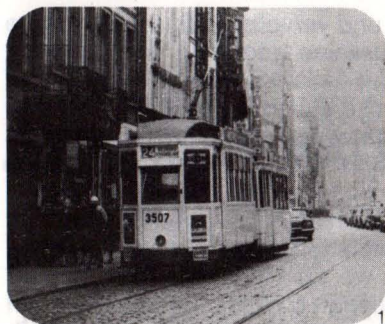
Le 25 mai 1873 circulait à Anvers le premier tram à traction chevaline. Un siècle a passé, au cours duquel le tram a su se maintenir en dépit de toutes les difficultés et de tous les événements.

Un réseau souterrain de 21 km. d'extention est actuellement en construction, et dans un an les premiers rouleront en sous-sol.

Les tramways urbains d'Anvers ont connu 29 numéros de lignes, de 1 à 28 et 30.

Les premières lignes de bus apparurent en 1926, et complètent à présent le réseau de trams. Il y a eu 2 lignes de trolleybus, le 6 et le 31, alors que les essais avaient été faits sur la ligne 13.

De 1903 à 1913 se constitua un réseau de 13 lignes électriques. La ligne 14 apparut en 1914, pour red disparaître avec la ligne 12 au début de la guerre.



11



12



13



14



Entre 1920 et 1931 furent créées les lignes 12 (II) 14 (II), 15 à 28 et 30. Le réseau actuel se compose de 10 lignes de tram et de 23 lignes de bus, dont 4 sont exploitées par des fermiers.

Au cours de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale, 5 motrices et 5 remorques furent transférées à Oberhausen, pour revenir à Anvers en 1946.

La première motrice PCC fut mise en service en 1960, et il y en aura 166 en 1975. A ce moment-là, l'ensemble de l'ancien matériel aura été déclassé. En dehors du centre de la ville, les trams circuleront en site propre, dont une grande partie existe dès à présent.

La traction chevaline fut appliquée de 1873 à 1903. Les premiers véhicules électriques firent leur apparition en 1902, et quelques uns d'entre eux, bien que modernisés, roulent toujours. Depuis 1960, les motrices PCC apparurent progressivement sur toutes les lignes.

Les anciennes voitures portaient les numéros 200 à 388 et 401 à 551. Par prélèvement sur ces numéros, il fut formé à partir de 1937 une nouvelle série 101 - 233, les autres voitures gardant leurs numéros d'origine.

A Anvers, le tram constituera encore longtemps l'ossature du réseau des transports en commun.

### **Ein Jahrhundert Strassenbahn in Antwerpen.**

Am 25 Mai 1873 fuhr in Antwerpen die erste Pferdebahn. Seitdem sind 100 Jahre vorbeigegangen, und trotz aller Schwierigkeiten und Ereignisse hat sich die Strassenbahn behaupten können.

Ein unterirdisches Netz von 21 Km Ausdehnung ist in Bau, und Teilabschnitte hiervon werden schon im kommenden Jahr befahren werden.

Die Strassenbahn der Stadt Antwerpen kannte 29 Liniennummern: 1 - 28 und 30.

Die ersten Buslinien erschienen 1926, und vervollständigen das jetzige Strassenbahnnetz. Es hat auch 2 Obuslinien gegeben, die 6 und die 31, jedoch wurde dieses System auf der Linie 13 erprobt.

Von 1903 bis 1913 wurden 13 elektrische Linien eingerichtet. Linie 14 kam 1914, aber zu Beginn des Krieges wurden die Linien 12 und 14 wieder eingestellt. Zwischen 1921 und 1931 erschienen dann die Linien 12 (II), 14 (II) 15 - 28 und 30.

Das Netz umfasst jetzt 10 SL und 23 Buslinien, von denen 4 in Händen von Privatfirmen sind. Während des letzten Krieges wurden 5 Tw und 5 Bw nach Oberhausen überführt, von wo sie 1946 zurückkehrten.

1960 erschien der erste PCC-Tw, von denen es 1975 166 Stück geben wird. Es werden dann alle älteren Wagen ausgemustert sein. Ausserhalb der Stadtmitte wird die Strassenbahn dann durchgehend auf eigenem Bahnkörper, von dem es den grössten Teil bereits gibt, verkehren.

Die Pferdebahn fuhr von 1873 bis 1903. Die ersten elektrischen Fahrzeuge erschienen ab 1902 auf der Bildfläche, und einige hiervon, wenn auch modernisiert, verkehren immer noch. Seit 1960 kamen die PCC-Wagen nach und nach auf allen Linien zum Einsatz.

Die alten Wagen trugen die Nummern 200 - 388 und 401 - 551. Einige davon wurden ab 1937 zu einer neuen Serie 101 - 233 zusammengefasst; die anderen behielten ihre ursprüngliche Nummer. In Antwerpen wird somit die Strassenbahn noch auf lange Zeit das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden.



## A Tramway Century in Antwerp.

The first horse tramway opened in Antwerp on May 25 1873. Now a century passed in which the tram could maintain itself in spite of many difficulties and events.

Nowadays a pré-metro network of 21 km is under construction ; one year from now, the first tramcars will go underground.

As to routing and rolling stock horse trams were in use on several routes from 1873 to 1903.

In the 1903-1913 period 13 electrical routes were introduced. Route 14 opened in 1914 but had to be suspended, together with route 12 at the outbreak of the first world war.

Between 1921 and 1931 the other routes were introduced i.e. route 12 (second lining), route 14 (second lining), and routes 15 to 28, and route 30.

So twenty-nine tramroutes existed in Antwerpen. Busroutes were opened a few years before the second world war, and are now a complement to the tramway network.

There were also two trolleybusroutes, 6 and 31, while tests were previously run on route 13.

During the second world war, five motorcars and five trailers were taken to Oberhausen, but they all returned to their home city in 1946.

Of the electric cars which took over in 1903, several still exist in a modernised and rebuilt form. They were numbered in the 200-388 and 401-551 series. From 1937 a new series was built out of several of them : 101-233.

In 1960 the first PCC car appears in the city. In 1975 a batch of 166 will be put into service.

All old cars will then be off duty. In the suburbs tramroutes will have reserved tracks of which greater part is already in use.

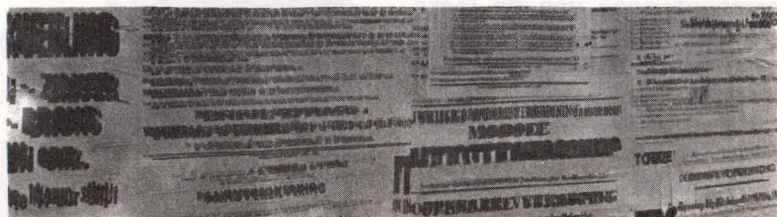
The MIVA company now operates 10 tram and 23 busroutes, of the latter 4 are run by a private busowner.

It is evident that the tramway will stay on providing the main public transport mode in the Antwerp metropolis, with an improving quality.

### ZOEKT U IETS DAT U NIET VINDT, BEZIT U WAT ANDEREN ZOEKEN

dan is **dit hier** de plaats waar u vindt wat u zoekt  
en waar u kwijt geraakt wat in de weg staat.

met de kleine **T.P.-advertenties** bereikt u  
honderden geïnteresseerde lezers!





 **SNCV, NMVB**

## Brabant.

In Kuregem is men overgegaan tot het ombouwen van de volgende motorwagens tot bijwagens:

10438 - 10446 - 10459 - 10460 - 10470.

Als de verbouwing af is, zullen deze bijwagens in dienst worden gesteld op het net van Charleroi. Als de nieuwe nummers toegekend zijn, berichten wij U daarover.

Vanaf wo 28 feb. '73, te 20u. is de verbinding tussen het noordelijk- en zuidelijk NMVB net in Brussel, definitief buiten dienst gesteld, wegens werken aan de kanaalbrug, waarbij de sporen worden weggenomen. Daardoor is het niet meer mogelijk nog trams per spoor over te brengen van Grimbergen naar de C.W.

urende drie dagen een tentoonstelling gehouden.

Het Trammuzeüm zorgt voor twee paardetrans, waarvan de Brusselse zal tentoongesteld worden, en wellicht zal meerijden in een optocht, waaraan ook de Antwerpse Reus en Reuzin zullen deelnemen. De Luikse wagen zal ook van de partij zijn, en indien het technisch mogelijk is, zal dit rijtuig een passende dienst onderhouden op de NMBS sporen aan de Scheldekaaien, ter hoogte van het Steen. Verder voorziet men in het drukken van speciale tramkaarten, die op de rugzijde het eeuwfeest in herinnering zullen brengen. Indien de paardetram kan rijden, zullen ook hier speciale tickets worden gegeven. Bovendien zullen alle trams op het weekeinde van 25-26-27 mei, en 21-22 en 23 sept. '73 bevlagd zijn. Over alles wat gebeuren gaat houden wij U uiteraard op de hoogte. Bij de Postdiensten zal getracht worden een speciale zegel uit te geven, met afbeelding wellicht van een tram.

 **MIVA**

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

Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Antwerpse tram, zullen verschillende feesten worden georganiseerd. Wij beginnen alvast met een feestelijke rondrit op 26 mei '73. Deze rondrit zal geschieden met een koersbordwagen van de reeks 6000, en twee bijwagens! Over dit gebeuren wordt U tijdig per rondschriven ingelicht.

In september wordt tijdens een gans weekeind de mogelijkheid gegeven om de in aanbouw zijnde ondergrondse te bezoeken. In het station Teniers wordt ge-

- Op 24 februari '73 reed de 4425 als huwelijkstram van de Groenenhoek via lijn 11-9-2-10 naar Deurne, waar het feest gegeven werd. De tram was ingetuigd als lijn 73, en binnen en buiten feestelijk versierd. De foto op de achterzijde van uw TP laat U de tram zien. De eerste, en hopelijk niet de laatste! Het gelukkige paar is broer en schoonzus van één onzer leden. Hartelijk gefeliciteerd vanwege TP!

- Op lijn 10, juist voor de eindpuntlus in Deurne is een nieuwe halte gekomen, die enkel moet toelaten de reizigers veilig te laten afstappen, wanneer er al twee trams aan de terminus staan. Einde februari is de halte in dienst gekomen.





**MIVG**

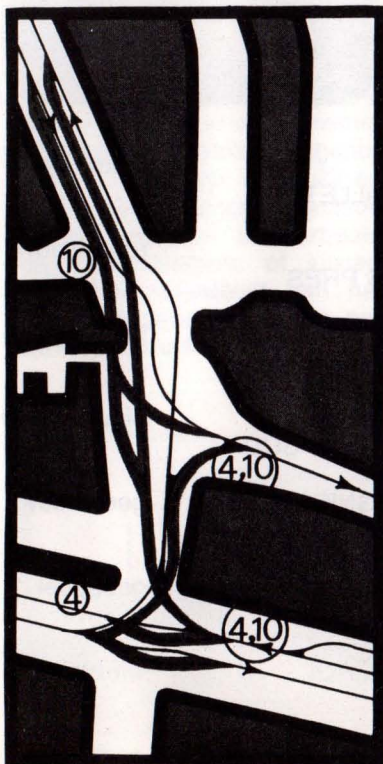
### Uit de Arteveldestad - M.I.V.G.

- De foto op blz. 4, links, van TP. 64, is genomen in de Jozef Vervaenestraat, dus lijn 1, en is dus geheel ten onrechte in ons artikel over lijn 22 gekomen.

Deze foto is echter wel interessant om aan te tonen hoe de enkelsporige lijn 1 daar verdubbeld werd tot op Moskou. De terminuslus is nog niet aangelegd. De bovenleiding in de genoemde straat werd aangebracht tijdens de nacht van 11-12 jan. '73.

- PCC 46 kwam in dienst op 11 jan. '73.

- Op 16 jan. '73 werd emr 352 voor sloping naar Adegem gebracht. De enige niet verbouwde gentse twee-asser die nog bestaat, de 216, zal eveneens worden gesloopt.



- Het traject van lijn 1 tussen Medo en het Van Beverenplein is wegens werken op de Ferrerlaan, sedert jan. '73 buiten gebruik. Het buiten gebruik zijnde deel van lijn 1 wordt sedertdien door een MIVG- en een NMVB bus bediend. Op de NMVB bus staat een blauw bordje met de witte tekst: TRAM 1.

- Wegens verdere afwerking van de Gentse ringlaan, zijn op het Neuseplein, lijnen 10 en 4, grote spoorwerken in uitvoering. Hieronder schets van de veranderingen.

- Hier volgen de aankomstdata van PCC, reeks 41-46:

31 : 6.9.72 - 32 : 20.9.72 - 33 : 28.9.72 - 34 : 4.10.73 - 35 : 9.10.72 - 36 : 12.10.72 - 37 : 16.10.72 - 38 : 20.10.72 - 39 : 27.10.72 - 40 : 2.11.72 - 41 : 6.11.72 - 42 : 17.11.72 - 43 : 23.11.72 - 44 : 30.11.72 - 45 : 10.12.72 - 46 : 2.1.73

- Op 5 feb '73 kreeg emr 343 een pantograaf, egaal aan deze op de PCC rijtuigen. De rijtuigen van lijn 20 zullen weldra allemaal zo worden uitgerust. Eerst moet de bovenleiding lager komen te hangen.

- De sneeuwruimer die in tram-middens een bekendheid had verworven, is gesloopt einde maart '73.

- De nieuwe lijn 22 is tot op heden nog niet in dienst gesteld. De palen van de bovenleiding zijn geplaatst, en de jukken eraan bevestigd. Dat gebeurde op 6 en 7 maart '73. De sporen en wissels zijn gereed. Het is enkel een kwestie van bovenleiding, en dat kan vlug gebeuren. De elektrische wissel op de Brusselse steenweg is aangebracht op 26 maart '73.



**STIC****SNCV, NMVB****Uit Charleroi - S.T.I.C.**

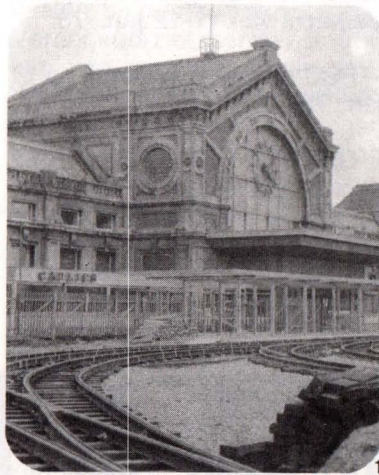
- Volgens sommige geruchten zou lijn 7 op 1.7.73 verbust worden. Lijn 15 zou dan volgen einde 1974, en lijn 5 begin 1975. Er wordt echter op verschillende plaatsen in de stad rekening gehouden met nieuwe tramlijnen, zodat de toestand in Charleroi wel niet duidelijk is.

- In de stp. NMVB zijn de pijlers in aanbouw die de brug zullen dragen waarover de tramlijnen het NMBS station zullen bereiken. Aan het station zelf zijn de nieuwe tramsporen reeds gelegd. Het gaat om een grote lus, gemeenschappelijk door beide maatschappijen te berijden. Wij zullen trachten in ons volgend nummer een situatietekening te brengen.

- Na de buslijnen, hebben nu ook de trams een fijne lijnaanduiding gekregen, met gekleurde films. Op de nieuwe films komen voor :

**Buurtspoorwegen-Henegouwen :**

Op zondag 3 juni e.k. gaat de nieuwe dienstregeling in op alle NMBS- en NMVB lijnen. Voor de NMVB Henegouwen betekent dat een verlies van de lijnen 2 en 2 doorstreept, en 90 ! Rijtuigen op deze lijnen zullen voor het laatst te zien zijn op za. 2 juni 1973.



15

CHARLEROI SUD GARE DU NORD	1	GILLY SART ALLET	blauw-wit
CHARLEROI SUD GARE DU NORD	2	GILLY TAILLIS PRES	rood-blauw
CHARLEROI SUD GARE DU NORD	2	GILLY SOLLEILMONT	blauw-groen
FLEURUS GILLY	7	GARE DU NORD CHARLEROI SUD	blauw-blauw
CHATELINEAU PL. WILSON	15	MONTIGNIES PL. CHARLEROI SUD	geel-blauw
CHARLEROI SUD MONTIGNIES PL	15	RUE DU TRAVAIL	geel-geel
MONTIGNIES PLACE	5	CHARLEROI SUD	wit-blauw
SERVICE	S	SPECIAL	geel-geel.





### Uit de Hoofdstad - MIVB :

Aankomsten GPCC in Ukkel :

7806 : 6.1.73 (8.1.73) - 7807 :  
13.1.73 (15.1.73)

7808 : 18.1.73 - 7809 : 27.1.73  
(29.1.73) - 7810 : 3.2.73 (5.2.73)  
7811 : 8.2.73 - 7812 : 10.2.73  
(12.2.73) - 7813 : 15.2.73

7814 : 20.2.73 - 7815 : 23.2.73  
- 7816 : 1.3.73 - 7817 : 3.3.73  
(5.3.73) - 7818 : 9.3.73 - 7819 :  
13.3.73

7820 : 15.3.73. De tussen haakjes vermelde data zijn de dagen waarop het rijtuig in het station Ukkel gelost werd.

Tijdens de week van 15 tot 19 jan. 73, werden tussen 8.30 u. en 16u. proeven gereden met pantograaf, op de volgende lijnen : 23- tussen het Meiserplein en het station van Schaarbeek ; 90- tussen het Weldoenerspl. en het Noordstation. Het verwisselen van stroomafnemer geschiedde door teer plaatse fungerende bedienden.

Vanaf vrijdag 26 jan. 73 werden de installaties voor automatische verwisseling van stroomafnemer aan het Meiserplein weggenomen, en rijden de lijnen 23 en 90 geheel met pantograaf tussen het Meiserpl. en Schaarbeek, resp. Noordstation, of juist, tussen de tunnelinrit aan het Vergotsplantsoen, en de genoemde termini.



16

- Vanaf ma. 5 feb. 73 is het station Diamant met het nodige personeel uitgerust, zodat men zich van plaatsbewijzen moet voorzien, vooraleer toegang tot de perrons te krijgen, zoals overigens in de andere stations van bij het begin af gebeurde.

PCC 7095 kreeg een nieuw

stuurbord, naar het model GPCC 7501. Daarenboven is een kleine filmkast aangebracht achter de voorruit, waarin de stelplaats aangeduid staat, als de tram inrukt.

In dezelfde kast is een verlichte schijf aangebracht «1 AGENT», waarmee de ronde schijf buitenaan het rijtuig kon verdwijnen.

- De tikettenautomaat waarmee de bestuurder op éénmanstrams en op de bussen tiketten uitreikte is op 18 jan. 73 buiten dienst gesteld, en vervangen door de klassieke tikettenplank.

- Tijdens de nacht van 23/24 jan. 73, is de lus van ex lijn 32 aan de Beurs, buiten dienst gesteld.

- Op 23 jan. 73, en de daaropvolgende drie dagen, heeft een PCC van de Haachtse stwg, dienst gedaan op lijn 94.

- De 1004 die op 18.1.73 dienst deed als zandwagen, heeft op Lakense brug een aanrijding gehad met een vrachtwagen.

- In januari '73 kreeg de 4037 een basis voor pantograaf op het dak. Alleen de 4002, 4015, 4017 en 4005 hadden toen deze aanpassing nog niet.

- Op 15 jan. 73 is in de Rivierstraat een trein van lijn 62 ontspoord, bij het oprijden van de helling!, en tegen de gevel van een hoekhuis in de Groenstraat gebotst. Het betreft emr 1450 met bw 887.

Beide rijtuigen staan buiten dienst, zie hoger.



Materieelsbestek van de MIVB,  
per 1 feb. 73:

(alléén reizigersvervoer.)

4001 - 4043; 5001 - 5021 en  
5023 - 5025;

7000 - 7171; 7500; 7501 -  
7598; 7801 - 7811;

9000 - 9100.

Standaardwagens: 1004 bd;

1006; 1007; 1019; 1022; 1027;

1057 bd; 1060; 1061; 1064;

1079; 1085; 1086 bd; 1089;

1095 bda; 1130; 1136 bd;

1170; 1208; 1210; 1220; 1250;

1259; 1266 bdw; 1270; 1279;

1293; 1299; 1300 bda; 1306;

1309; 1311; 1316; 1317; 1318;

1339 bd; 1342 bd; 1343; 1365;

1366; 1374; 1376; 1380; 1385

bd; 1387; 1401; 1419; 1440;

1442; 1448; 1450 bd; 1451;

1455; 1813; 1896 bda.

afkortingen: bd = Buiten dienst

wegens defekten of aanrijdingen.

bda = Buiten dienst, en af

te voeren. bdw = buiten dienst,  
voorbehouden aan Wegen en  
werken.

Bijwagens: 107; 134; 139 bda;

734; 750; 887 bd; 907; 917;

929; 932; 934; 937; 947; 952

bd; 956; 960; 967; 978; 989;

2002; 2004; 2009; 2011; 2020;

2021; 2025; 2030; 2036; 2044;

2046; 2049; 2057; 2062; 2079;

2080; 2091; 2094; 2095; 2118;

2120; 2140; 2141; 2143 bda;

2145; 2146; 2151; 2154 bda;

2158; 2166; 2171; 2179; 2180;

2181; 2185 en 2200.

Het zal wel duidelijk zijn dat op

het ogenblik waarop U deze TP

leest, er zeker weer een aantal

van deze rijtuigen gesloopt zul-

len zijn!

- Sedert december 73 is de

eerste vrouwelijke controleur in

dienst bij de MIVB. Hoe moeten

we die nu weer aanspreken?

