

**Inhoud :**

De buurtspoorweglijnen in het Brugse, voor de eerste wereldoorlog.  
Even over de grens kijken : stoomtram GOES - BERSELE, een belevens !

Uit de bedrijven.  
Verenigingsleven.

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

**Nr 66 - JUNI 1973**

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



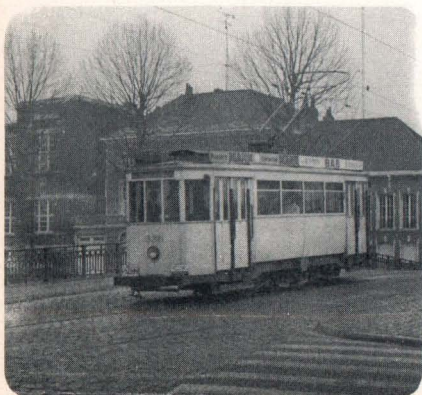
- Foto 1 : Omnibus op de Grote Markt in Brugge in 1899.  
 Foto 2 : Lijn 6 op de Grote Markt in Brugge.  
 Foto 3 : Stoom in Zuid Beveland! Inhoudigingstrein op 1 april 73.  
 Foto 4 : Lok «DINA» met tijdelijk ingekorte schoorsteen in het station «NISSE» op 23.4.73. Rijtuigen 96812, 96536 en 91011.  
 Foto 5 : Charleroi - Post; EMR 414 op lijn 7; 21 juni 73.  
 Foto 6 : Charleroi - Zuid; Lijn 7 nieuwe film. EMR 404 neemt Bw 5 op. 24 juni 73.  
 Foto 7 : Duitse spoorlassers op de Veergrep in Gent; 8 mei 73.  
 Foto 8 : Gentbrugge : PCC 12 op proefrit op lijn 22; 8.5.73.  
 Foto 9 : SO 10054 met Stemmann - pantograaf in Knokke op 25.6.73.  
 Foto 10 : Bw 19714 met EMR Nr. 10436! Kuregem 28 mei 73.  
 Foto 11 : Bw 19717 vertrekt uit Kuregem op 12.6.73.  
 Foto 12 : Jubileumtrams klaar voor vertrek Hoboken ; 26.5.73.

Foto's voorpag. ; achterpag. ; nrs. 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9 en 12: Arch. Eigen Baan.  
 nrs. 2, 10 en 11 : Arch. E. Keutgens.  
 nr. 4 : Jan De Bruin.

De foto op het binnenkaft, achteraan TP 64 werd opgenomen in het depot NMVB Grimbergen.

**Foto voorpagina :**  
 100 jaar tram in Antwerpen. Lijn 100 in de Lange Gasthuisstr.  
 / EMR 6403 + 1629 + 1623 op 26.5.73.

**Foto achterpagina :** Lijn 22 in Gent rijdt! Terminus Gentbrugge,  
 8 juni 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 II.**

In ons vorig nummer deden we een dringende oproep opdat elk van onze leden een nieuwe abonné of een nieuw lid zou aanbrengen voor ons tijdschrift of voor de Vereniging. Met de vakantie die toen voor de deur stond, en die in vele gevallen nu nog niet voorbij is, is het begrijpelijk dat velen van ons daar nog geen gevolg hebben aan gegeven. Daarom lijkt het ons nuttig nogmaals te herhalen dat de stokage van ons tijdschrift op langere termijn wellicht niet onproductief is, maar de investeringen die deze opvatting met zich brengt, alsmede de opslagruimte die beperkt is, laten in principe deze handeling niet toe. Vandaar dat wij onze oproep hernieuwen : elk lid brengt een nieuwe abonné aan, of werft een nieuw lid aan. Deze opdracht, U weet het, is niet onmogelijk, en het werk dat daaruit voortspruit nemen wij wel voor onze rekening. Doe deze inspanning nu dadelijk, want wij weten dat vele mensen er na een paar dagen geen aandacht meer aan besteden. Onze oproep heeft een sociale ondergrond, en wij kunnen er niet genoeg op aandringen dat wij op dat gebied van ieder van U verwachten dat U ons niet in de kou laat staan. Lidmaatschap voor 1973 is nog steeds 200 fr ; terwijl een abonnement op de zes nummers van TP 150 fr. bedraagt. Liefst een kaartje aan ons adres, met daarop het adres van de geïnteresseerde, en wij zenden dan een toetredingsformulier aan de persoon in kwestie. Eens dat formulier teruggezonden en het overeenstemmende bedrag ontvangen, is de familie weer vergroot !

Om alleen het tijdschrift te ontvangen volstaat het de som van 150 fr. te storten of over te schrijven op postrekening 449.80 van Amutra, Pannenhuisstr. 164, 1020 - Brussel, met vermelding Abonnement Trampost 1973.

De Redactie

## De Buurtspoorweglijnen in het Brugse, voor de eerste Wereldoorlog.

Vervolg 5 en slot.

### Lijn 178 : Elektrische stadslijnen van Brugge ; Lijnen naar Asseboek, Sint Andries en Sinte Kruis

Op 9 januari 1892 werden besprekingen gevoerd omtrent het instellen van stadstramdiensten in Brugge, te verzekeren bij het middel van omnibussen. (tramkoetsen).

Te dien einde werd een vereniging opgericht onder de benaming «Comptoir Industriel et Commerce de la Flandre». De zetel was gevestigd in het nummer 81 van de Ste Klarastraat te Brugge. Bestuurder was de heer Dekens. Beheerders waren de heren A. Coppieters 't Wallant, F. Geurts, A. Bergeren, A. Roels en S. D'Hond. Kommisarissen, de heren L. Van de Walle, E. Jonckheere en A. Dobbelaere. De eerste stadslijn werd voorlopig in gebruik genomen op 17 sept. 1892 en werd definitief op 16.9..'92. De lijn liep van 't Zand, waar in die tijd het station was, naar de Kruispoort. De tweede lijn werd geopend in 1893 tussen de Katelijnepoort en de Gistfabriek. Op de Markt kruisten de lijnen elkaar.



Beide lijnen waren niet renderend en werden opgeheven 1. 10. 1899. De uitbatende Maatschappij kwam in likwidatie.

Na drie maanden echter verschenen de omnibussen terug, maar nu in handen van de firma Baes en De Busschere. De Brugse gemeenteraad stond een vergunning toe voor de lijn naar de Gistfabriek op 16 dec. 1899, en een K.B. bekrachtigde deze beslissing op 20 feb. 1900. Voor de lijn van de Kruispoort was akkoord bekomen van de Gemeenteraad op 10 feb. 1900, bevestigd door het K.B. van 10 april 1900. In de Gemeenteraadsbeslissing was o.m. voorzien dat, indien nodig, de uitbatende firma haar paarden ter beschikking moest stellen van de Brandweer.

De NMVB van haar kant had op 1 feb. 1905 vier stoomtramlijnen in uitbating, nl. de lijnen naar Westkapelle, naar Zwevezele, naar Knesselare en naar Aardenburg. (Nederland).

Bij de Gemeenteraad van Brugge werden op 3 en 17 feb. 1906 voorstellen ingediend door de heren Denis en Siron, tot het aanleggen van een elektrische stadsdienst. Het Kollege kon echter geen vrede nemen met de gestelde eisen. De N.M.V.B. nam in sept. '06 de elektrische lijnen van Brugge, voorlopig in overweging, waarbij verzocht werd zo vlug mogelijk de vereiste kapitalen te onderschrijven. Het Stadsbestuur van Brugge van zijn kant, verlangde dat de stoomlijnen zouden ophou-

den bij de stadspoorten, en dat ze onderling zouden verbonden worden met elektrische lijnen. Op 1 dec. 1906 kwam het tot besprekingen over de volgende lijnen :

- 1 a) elektrificering van het baanvak Stationsplein-Eiermarkt-Schouwborg ;
  - b) elektrificering van het vak Dampoort-Warandeburg-Haven ;
  - c) elektrificering van het vak Ezelspoort-Scheepsdalebrug ; drie baanvakken van de lijn 37 ;
  - d) nieuw aan te leggen baanvak Schouwborg-Dampoort, langs de Akademiestraat, Jan van Eyckplein, Spiegelrei en Langerei.
  - e) nieuw aan te leggen baanvak : Eiermarkt-Ezelspoort.
- a) Elektrificering van het baanvak Schouwborg-Markt-Garenmarkt ;
  - b) elektrificering v.h. vak Ankerplaats-Katelijnepoort-Steenbrugge.
  - c) nieuw aan te leggen baanvak : Stationsplein-St Salvatorskerk-O.L. Vrouwekerk-Ankerplaats ;
  - d) nieuw aan te leggen : O.L. Vrouwekerk-Simon Stevinplein-St Salvatorskerk.

De onder a) en b) genoemde sekties zijn vakken van lijn 65.

3- Elektrificering van de volgende vakken van lijn 113 : a) Garenmarkt-Gentpoort-Assenbroek ; (O.L. Vrouwekerk)

b) Ketelijnepoort-Gentpoort.

4- Elektrificering van het vak Kruispoort-St Kruis (Doornhut) van lijn 119 ;

b) Nieuw aan te leggen vak : Simon Stevinplein-Markt-Kruispoort.

5- a) Elektrificering van het baanvak Smedenpoort-St Andries (Molendorp van lijn 137. Dit vak bestond nog niet maar was wel voorzien.

b) nieuw aan te leggen vak Stationsplein-Smedenpoort.

6- Nieuw aan te leggen baanvak Scheepsdalebrug-St Pietersstation- Daarin lag de bedoeling later een tramlijn te bouwen via Meetkerke, Houtave, Nieuwmunster, Wenduine.

Wegens te voorziene moeilijkheden op de Spiegelrei, die als losplaats was aangewezen, werd voorgesteld het onder 1 D) genoemde traject te verleggen langs de Genthofstraat, voorstel dat op 7 aug. 1909 werd aangenomen.

Op 1 dec. 06 verzaakten de heren Denis en Siron aan hun aanvraag. Op 22 dec. 06 begonnen de besprekingen tot vorming van het vereiste kapitaal. In 1907 werden de elektrische stadslijnen van Brugge definitief in overweging genomen door de NMVB. De elektrische stadslijnen van Brugge moeten als een afzonderlijk geheel worden beschouwd, onafhankelijk van de andere buurtlijnen, die in de registers en jaarverslagen werden vernoemd onder nr 178. West-Vlaanderen onderschreef het kapitaal op 3 dec. 1907, en op 23 mei 1908 was het gehele kapitaal onderschreven. Op 4 maart 1909 werd de vergunning aangevraagd. De lengte van de nieuw te bouwen vakken was 5800 m. De maatschappij fungeerde onder de benaming van «Naamloze Maatschappij fungeer voor de uitbating van den elektrischen spoorweg Oostende-Blankenberghe en uitbreidingen «De aanbesteding voor het leveren van elektrische stroom had plaats op 23.3.1910. Vanuit Oostende werd een elektrische kabel op 1 m. onder de grond gelegd, langs het kanaal Oostende-Brugge, naar de Grauwwerkersstraat in Brugge, waar het omvormingsstation tot stand kwam. Op 27 juli 1910 had de aanbesteding plaats voor levering van palen en dragen. Bij K.B. van 5 aug. 1910 (Staatsblad van 21 aug. 1910) werd de vergunning toegestaan voor de nieuwe sekties der Elektrische Stadslijnen van Brugge. De Staat had in de kapitaalsvorming voor 50 % bijgedragen, Provincie en Gemeenten elk voor 25 %. Deze kapitaalsvorming beliep 2.200.000 fr. afhankelijk van de vijf andere buurtlijnen, en was verdeeld als volgt :

Kapitaalsinschrijving van de lijn 178

Lijn :	Staat :	Provincie	Gemeenten	Totaal :
37	310.000	155.000	156.000	621.000
65	221.000	110.000	111.000	442.000
113	258.000	129.000	130.000	517.000
119	169.000	84.000	85.000	338.000
137	141.000	70.000	71.000	282.000
Totaal	1.099.000	548.000	533.000	2.200.000

Op 4 okt. 1911 werden de werken voor het bouwen van de nieuwe baanvakken toegekend aan de firma Marcq uit Ecaussines, die de laagste bieder was. Drie grote hindernissen traden echter op de voorgrond : de vervanging van een houten brug op de Goudenhandrei, het kruisen van de treinsporen op de Vrijdagmarkt, en de doorgang van de Kruispoort. Het aanbrengen van de sporen in de Genthofstraat en over de nieuwe stenen brug van de Goudenhandrei gebeurde tussen 2 en 6 dec. 1912, terwijl de sporen die op de Vrijdagmarkt de treinsporen kruisten werden aangebracht in de nacht van 10 op 11 dec. 1912. Toen kwam het baanvak Station - Smedenpoort aan de beurt. Zo kwam registerlijn 137 ook met de overige tramlijnen in verbinding. Eindelijk, op 31 januari 1913 was het dan zo ver dat proefritten met elektrische trams werden gehouden in Brugge ! Er werd gereden op de sekties Stationsplein-Eiermarkt-Schouwburg-Markt-Garenmarkt-Gentpoort-Katelijnepoort-Ankersplaats-O.L. Vrouwekerk-St Salvatorskerk-Station.

Indienststelling der lijnen :

- 2-2-1913 : Stationsplein-Eiermarkt-Schouwburg-Markt-Simon Stevunplein-St Salavatorskerk-Stationsplein.
- 2-2-1913 : Markt-Garenmarkt-Gentpoort-Assebroek. (O.L. Vrouwekerk)
- 2-2-1913 : Gentpoort-Katelijnepoort ;
- 10-2-1913 : Simon Stevinplein-O.L. Vrouwekerk-St Salvator.
- 10-2-1913 : O.L. Vrouwekerk-Ankersplaats-Katelijnepoort-Assebroek ; (Steenbrugge)
- 19.2.1913 : Eiermarkt-Ezelspoort-Scheepsdalebrug ;
- 2-3-1913 : Schouwburg-Dampoort ;
- 24-4-1913 : Station-Smedenpoort-St Andries (Molendorp)
- 30-5-1913 : Markt - Kruispoort ;
- 22-2-1914 : Kruispoort - St Kruis ; (Doornhut)
- 2-5-1914 : Dampoort-Warandeburg.

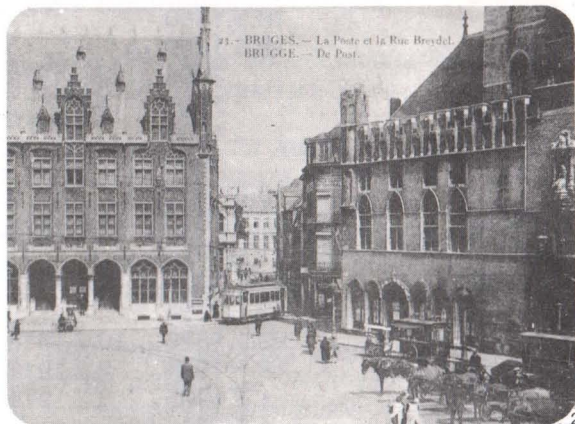
De uitbating van deze lijnen werd uiteindelijk toevertrouwd aan de «Naamloze Maatschappij tot uitbating der Buurtspoorwegen van Het Noorden van West-Vlaanderen». Op 23 en 24 juni 1913 werden de sporen geplaatst door de Kruispoort. Het gemeentebestuur van Oostkamp diende in november 1913 een aanvraag in tot elektrificering van het vak Assebroek-(Steenbrugge) - Oostkamp van registerlijn 65. Hoger zegden we reeds dat op 22 feb. 1914 het vak Kruispoort-St Kruis (Doornhut) bereden werd met elektrische trams. Nochtans moesten de reizigers overstappen aan de Kruispoort. Het zal 4 juni 1914 worden vooraleer de dienst rechtstreeks gereden zal worden tussen het station en St Kruis, Doornhut.

In mei 1914 werd de inoverwegingneming gevraagd tot elektrificering van het baanvak Assebroek-Oostkamp van de registerlijn 65.

Registerlijn 178 (Stadslijnen van Brugge) had op 3 aug. 1914 een lengte van 9040 meter.

De stadslijnen waren genummerd als volgt :

- 1 - Brugge-station - Assebroek (O.L. Vrouwekerk) via Markt, Garenmarkt en Gentpoort;
  - 2 - Brugge-station - Steenbrugge (gem. Assebroeck) via O.L. Vrouwekerk, Ankersplein, en Katelijnepoort;
  - 4 - Stationsplein - Warandeburg, via Schouwborg, Hans Memlingplein en Dampoort.
  - 5 - Brugge-station - St Andries, (Molendorp) via Smedenpoort;
  - 6 - Brugge-station - St Kruis (Doornhut) via Markt, Burg en Kruispoort.
- In de richting van de Markt naar het Station werd er gereden langs het Simon Stevinplein en de St Salvatorskerk, terwijl de andere richting liep via de Eiermarkt en de Schouwborg. Het vak Gentpoort-Katelijnepoort werd niet door de normale diensten benuttigd.



### Materieel.

De stadsdiensten van Brugge werden gereden door twintig twee-assige motorwagens, waarvan er enkele in Mechelen dienst hebben gedaan, gedurende een korte tijd, waarna ze naar Brugge kwamen, nl. nrs 9445 - 9449.

Samenvatting van de toestand der Buurtspoorweglijnen in Brugge op 3 augustus 1914.

### A - Vergunde Lijnen :

1 - In uitbating : 134, 240 km.

Registerlijn :	Lengte	Reisweg :
37	32.350 m.	Brugge-Westkapelle-Knokke-Heist ; Westkapelle-Sluis ; Stadsdiensten van Knokke ;
65	19.870 m.	Brugge-Oostkamp-Ruddervoorde- Zwevezele ;
113	20.480 m.	Brugge-Assebroek-Knesselare-Ursel ;
119	20.670 m.	Brugge-St Kruis-Middelburg-Aardenburg ;
137	31.830 m.	Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare- Leke ;
178	9.040 m.	Nieuwe sekties stadslijnen Brugge.

2 - Voorzien om aan te leggen : 12,030 km

137                    12.030 m. Koekelare - Diksmuide.

**B - Lijnen definitief in overweging genomen : 7,500 km.**

37 7.500 m. Stadslijnen van Knokke,  
richting Retranchement.

Samenvatting van de toestand der Buurtspoorweglijnen in Brugge,  
vóór 3 augustus 1914 :

Sektie :	Stoom	Elektrisch :
Station-Eiermarkt-Schouwbrg	18.3.1890	2.2.1913
Schouwburg-Kliniek	18.3.1890	
Kliniek-Dampoort-Ter Panne	18.3.1890	*
Dampoort - Warandebrug	1905	2.5.1914
Warandebrug - Ter Panne	1905	
Warandebrug - Haven	1905	
Warandebrug - Kliniek	1905	
Kliniek - Ezelspoort	18.3.1890	
Ezelspoort - Scheepsdalebrug	18.3.1890	19.2.1913
Stationsplein - Ezelspoort	11.6.1912	
Schouwburg-Markt-Garenmarkt	22.1.1896	2.2.1913
Garenmarkt-Ankerplein	22.1.1896	
Ankerpl.-Katelijnept-Steenbrugge	22.1.1896	10.2.1913
Katelijnept-Gentpt.-Assebroek	18.1.1904	2.2.1913
Garenmarkt-Gentpoort	1.7.1905	2.2.1913
Gentpoort-Kruispoort-Dampoort	4.9.1904	
Kruispoort-St Kruis	4.9.1904	22.2.1914
Station-St Salvator-S. Stevin-Markt		2.2.1913
S. Stevin-O.L.Vrouwe-St Salvator		10.2.1913
O.L.Vrouwewerk-Ankerplein		10.2.1913
Eiermarkt - Ezelspoort		19.2.1913
Stationsplein - Smedenpoort		24.4.1913
Smedenpoort - St Andries	22.3.1910	24.4.1913
Schouwburg - Dampoort		2.3.1913
Markt - Kruispoort		30.5.1913

Lijn Brugge-Gistel-Oostende.

Op 1 okt. 1906 werd door partikulieren een lijndienst Brugge-Gistel-Oostende geopend met wegvoertuigen, die plaats boden aan 40 reizigers.



### **Vicinaux a Bruges, avant la premiere guerre mondiale. Lignes electriques de Bruges.**

*En 1892 déjà, des conversations furent menées en vue d'explorer la possibilité de créer un réseau d'omnibus à traction chevaline à Bruges.*

*La première ligne fut mise en service le 26 septembre 1892 entre la gare et la Kruispoort. La deuxième ligne suivit en 1893 entre la Katelijnepoort et la fabrique de levure. Les deux lignes furent supprimées le 1 oct. 1899. Elles réapparurent trois mois plus tard. L'administration communale avait posé comme condition, que les chevaux de la compagnie soient mis à la disposition des pompiers, en cas de besoin.*

*En 1906 apparurent les projets en vue de la création d'un réseau électrique urbain. La SNCV finit par prendre les choses en main. La concession fut demandée 4 mars 1909. Entre le 2 fev. 1913 et le 2 mei 1914, on ouvrit les diverses sections au trafic, et à la date du 3 août 1914 le réseau se composait de six lignes, numérotées de 1 à 6. On retrouvera les itinéraires dans l'article en question. Le matériel roulant se composait de 20 motrices, 9430 à 9449, d'une largeur de 2 m. afin de pouvoir circuler sans encombre dans les rues étroites de Bruges.*

### **Kleinbahnen in Bruegge, vor dem ersten Weltkrieg. elektrische Stadtlinien in Bruegge.**

*Schon 1892 wurden Gespräche geführt zur Einrichtung eines Verkehrsnetzes in Brügge, mittels Pferdeomnibussen. Die erste Linie kam am 26 September 1892 zustande, zwischen dem Bahnhof und der Kruispoort. Die zweite Linie folgte 1893 zwischen Katelijnepoort und der Hefefabrik. Am 1 Oktober 1899 wurden beide eingestellt.*

*Drei Monate später wurden sie erneut eingesetzt. Die Stadtverwaltung hatte zur Bedingung gestellt dass die Pferde der Feuerwehr nötigenfalls zur Verfügung stehen würden.*

*1906 kamen Pläne zur Einrichtung eines Elektrischen Netzes auf. Die Sache ging dann in die Hände der NMVB über, die am 4. 3. 1909 die Genehmigung beantragte.*

*Zwischen dem 2.2.1913 und dem 2.5.14 wurden die Strecken für 6 Linien, genummert 1-6 eingerichtet. Der Streckenverlauf ist im Artikel verzeichnet.*

*Es wurden 29 Triebwagen eingesetzt, mit den Nummern 9430-9449. Diese waren nur 2 M. breit, um in den engen Strassen der Stadt verkehren zu können.*

## Vicinal tramways in Brugge, before the first world war. Electric city routes in Brugge.

*Already in 1892 talks were held to introduce public transport in Brugge, by means of omnibusses. (Horse coaches)*

*The first route was opened on September 26 1892, between the Station and Kruispoort; the second route in 1893 between Katelijnepoort and Gistfabriek. On October 1899 both routes were suspended.*

*Three months later both routes were reinstated. One of the conditions put by the Municipality upon the Company was that the latter would place his horses at the disposal of the Fire Brigade whenever they wanted them. In 1906 propositions were made to create an electric city network. On March 4 1909 the NMVB Company asked for the license. Between February 2 1913 and May 2 1914 several routes were opened for traffic, so that on August 3 1914 the network counted 6 routes, numbered 1 to 6. The route patterns are mentioned in the article. Services were run by 20 motortrams n° 9430-9449. These cars were only 2 meters large in order to enable smooth traffic in the narrow streets of Brugge.*



## Even over de grens kijken : Stoomtram Goes - Borsele, een belevenis !

Hoe kom je in Goes ? Dat lijkt een verstandige vraag voor een buitenstander, en dat is ze dan ook !

Moeilijk is dat niet, o neen !

In Antwerpen stapt U op de trein naar Roosendaal. Vervolgens stapt U over op de trein naar Vlissingen, en dan moet U er maar over waken tijdig er weer uit te wippen, want zo ver is het niet.

Indien U, Lieve Lezer, de wenkbrouwen fronst bij het lezen van het woordje «trein», dan is U al in verval, maar ook dan is een tocht naar de Stoomtram Goes-Borsele een goede beslissing. Met uw eigen luchtvervuiler bereikt U Goes als volgt :

Vanuit Antwerpen volgt U de Kleine Ring tot de afrit Kapellen, en voor kenners is dat de afrit van de Kleine Bareel, U weet wel, daar waar in betere tijden de NMVB lijnen 64/64 - 65 uit elkaar gingen.

Als U op dat onherkenbaar punt gekomen zijt, neemt U de weg naar Kapellen - Putte. Daar zijt U wellicht over de grens zonder het te weten, wanneer U niet ziet dat U van onze nationale kasseien op internationale klinkerkeien rijdt. Merkt U die plots, nou dan is de overgang zonder slag of stoot gebeurd. En dan hebt U nog geluk ook, want de grens passeren zonder de Belgische Douane gezien te hebben, dat is bijna niet te geloven! Maar het kàn. Over de grens heet het dorp ook Putte, en daar kan U al evenmin verloren rijden als vóór de grens, want in beide gevallen is er maar één grote weg. Is er dan geen verschil? Jawel! Vóór de grens ligt er géén seks in de etalage. Stelt U vast dat wèl het geval is, dan zijt U meteen de fatale lijn voorbij. Maar er is nog hoop! U moet dan maar meteen bedenken dat andere bedoelingen U noordwaarts hebben gelokt, en dan ligt meteen de weg voor U open, recht naar Hogerheide. U rijdt steeds de grote weg volgend, door dit charmante dorp, tenzij U natuurlijk even wilt verpozen. De weg eindigt op de Rijksweg Amsterdam-Vlissingen, enkele kilometer voor Bergen op Zoom. Aan dit kruispunt in T vorm, buigt U linksaf, richting Vlissingen, en dan moet U al erg onwennig zijn of sterk geblazeerd wil U dan Goes passeren zonder het gezien te hebben. Het duurt echter nog wel 30 km. voor U er zijt, maar het loont de moeite. Langs de weg is Antwerpen-Goes zowat 65 km, en per spoor speelt het geen rol, elk uur een verbinding, dat kàn. Hoe U er heen gaat, rolt, bolt of waait, tegen dat U aankomt heeft de sfeer van het vlakke land van weiden, winden, lucht en water U te pakken, en of U wil of niet, U geniet ervan.

In Goes zelf is het aangenaam verpozen, en U vindt er alles wat een dag aangenaam kan maken. Dat betekent praktisch, dat U best een stuk familie kan meenemen, want het liefelijke Goes is zo met verscheidenheid bedeed, dat eenieder aan zijn trekken komt.

Ik begrijp wel dat U recht naar het station wil, en ook dàt kan. Als U echter vóór het station, staat, loopt U rechts de straat in, waar 150 m. verder een overweg is. Daar gaat U over de spoorweg, onmiddellijk links, en U ziet het stoompaard al staan zuchten. U is er!

Om nu echter boze blikken van onze Kustbewoners te ontwijken, tip ik graag even aan dat zij veel vlugger in Goes komen over Breskens, en daar de boot naar Vlissingen. Van Vlissingen uit per trein of hoe dan ook, naar Goes.

### **De stoomtram.**

Verwacht U nu niet daar een NMVB lokje te ontmoeten, want dat is niet zo. Wij hebben ook aan Joost gevraagd waarom die trein nu tram heet, maar hij wist het ook niet. Wellicht was het niet diè Joost die het kon weten. Maar goed, de tram of trein, U zoekt het zelf maar op, rijdt op 1435 mm spoor, en de lijn heeft een lengte van ongeveer 26 km, zij het dan dat voorlopig nog niet het ganse trajekt bereden wordt.

Dit trajekt is thans tot Hoedekenskerke in dienst.

De openingsrit werd gehouden op 7.4.73, in tegenwoordigheid van de Kommissaris van de Koningin in de provincie Zeeland, (in België, de Provinciegoeverneur), de Directeur van de Nederlandse Spoorwegen, en tal van vooraanstaande personen uit het economisch leven. Ondanks het gure weer was er stemming, en dat is begrijpelijk.

De tram bestond toen uit twee stoomlokomotieven, de 1 (Wittouck, genoemd naar de schenker, de suikerfabriek Wittouck in Breda) en de 2. (kort voordien door de vroegere machinist van de suikerfabriek in Zevenbergen tot Dina gedoopt) Daarachter volgde een tweeassige

ketelwagen van Esso, die voor het onvermijdelijke water moet zorgen. Dan volgden twee GC1 wagens van de NMBS en twee Pruisische wagens, eveneens ex NMBS. Hoewel het weer bar slecht was en de lagen wolken bijna tot op reikhoogte hingen, werd het konvooi tijdens de reis tweemaal op fanfaremuziek onthaald, en gaven de aanwezige Majoretten een kleurrijk aspekt aan deze grijze dag. Bij de aankomst in Hoedekenskerke brak de zon toch even door de wolken, maar de vinnige voorjaarswind zorgde voor een natuurlijke rem op het enthousiasme. De wind gierde door de nog kale twijgen, en de wolken werden door elkaar aan flarden gereten. De weiden lagen er drassig bij, en het water in de sloten leek nog natter dan het al was. De schaarse mensen in de uitgestrekte landerijen of op de erven, haastten zich om meer gezellige ruimten te vinden. In de tram wàs het gezellig. Met trage gang werd terug naar Goes gereden, en zelfs in afwezigheid van verwarming was het goed!

Zo écht als weleer, traag en gezapig, met stukken, stoomwolkjes naast de ramen, en zacht kreunende wagens. Koeien in de weiden, met in de ogen de eindeloze uitdrukking van geduld en laat maar gaan... We zagen watervogels van alle slag, kippen en fazanten en lekker beslijkte varkens, en hier en daar een eerste teken van hoop in de ontluikende natuur. Ondertussen is die natuur gans ontplooid, en kunnen alle reizigers rustig genieten van groen en bloemen omzoomde huisjes, zoals die alleen in Zeeland écht kunnen zijn.

Wat wij daar nog aan toe te voegen hebben? Niets!

Ga er heen, maak de reis, geniet van alles rondom U, neem het in U op, en dan zullen de tekortkomingen van dit artikel U duidelijk zijn.

#### **Materieel :**

Drie stoomloks zijn rijvaardig, nl. de genoemde 1 en 2, maar ook de 3, die de naam Bison kreeg. Dit is een Belgische konstruktie van La Meuse uit 1928. De 4 heeft nog geen naam, en de 5 heet Ram. De 6 werd geschonken door de kolenmijn Laura, en draagt ook die naam. De 4,5 en 6 zijn nog niet rijvaardig. Aan reizigerswagens zijn er de NMBS rijtuigen 53123,53451 en 53688 alle ex Pruisen; en 91011 (1°kl.) 96536, en 96812, beide 2°kl. Zij krijgen respectievelijk de nummers B 101, B 102 en B 103; AD 111, B 112 en B 113. De ex NS A 6002 D treinrijtuig 1° kl. wordt A 121. Verder is er nog een gesloten goederenwagen en de genoemde Esso wagen, ex NS.

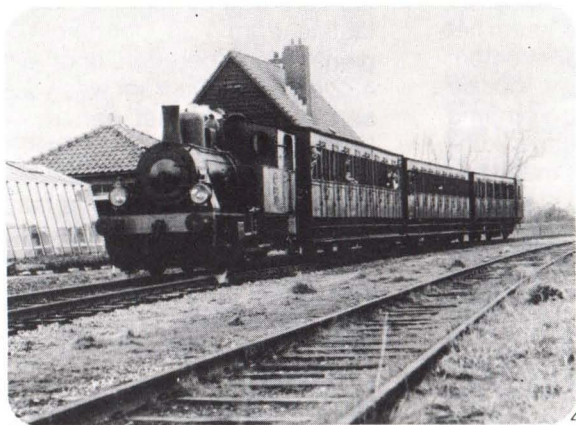
#### **Enkele gegevens.**

Op 14 feb. 1914 werd in Utrecht de Spoorwegmaatschappij Zuid-Beveland NV opgericht, met als doel het aanleggen en uitbaten van lokaalspoorlijnen op Zuid-Beveland. Een uit drie motorwagens bestaande trein, vertrok omstreeks het middaguur, op 18 mei 1927 uit Goes, om de lijn in te huldigen. Toen al was er mededinging van de autobus. Het reizigersvervoer op deze lijn kon zich slechts zeven jaar handhaven, want in 1934 al werd het personenvervoer gestaakt. Nochtans bleef reizigersvervoer gehandhaafd tot 4 mei 1947 op het vak Goes-Hoedekenskerke.

Nu ook het goederenvervoer werd gestaakt, kon de lijn best in gebruik genomen worden als toeristische attractie en de toekomst zal uitwijzen welke suksessen kunnen geboekt worden. Hoe dan ook, Trampost wenst alvast dat de gedane inspanningen met sukses mogen bekroond worden in de komende jaren. Felicitaties aan het adres van allen die dit sukses bewerken lijken ons hier op zijn plaats, en als onze wens een opdracht mag zijn, dan zeggen we graag, goed zo, en ga er mee door!

Dit seizoen wordt er nog gereden op 25 augustus, 1 en 15 september. Vertrek in Goes om 10 u. 45 en 1400 u. Prijs HT, volwassenen 5 Fl. in 2°klas en 7,50 fl. in eerste. Kinderen onder de 9 jaar betalen halve prijs.

Antwerpen, juni 1973. Roger Bastaens.



### **Pays-Bas : Le tram a vapeur Goes - Borsele.**

*Sur une distance de 15 km., le tram à vapeur circule sur l'ancienne ligne ferrée Goes-Hoedekenskerke-Borsele. Il y circule trois locomotives et 4 voitures à voyageurs en provenance de la SNCB. En 1973 il y aura encore des trains en service les 25 août, 1 et 15 septembre. Goes se trouve à 65 km. d'Anvers. Il ya un train par heure à Anvers, avec changement à Roosendaal.*

*Vous y prenez le train pour Vlissingen (Flessingue) jusqu'à Goes. Départs du tram à Goes à 10. 15h. et à 14 h. Nous vous recommandons chaudement un voyage en tram à vapeur à travers la Zélande pittoresque !*

### **Holland : die Dampfbahn Goes - Borsele.**

*Ueber 15 km. befährt eine Dampfbahn die ehemalige Eisenbahnstrecke Goes-Hoedekenskerke-Borsele. Es kommen drei Dampflokomotiven zum Einsatz, behängt mit vier ehemaligen Personenwagen der Belgischen Staatsbahn. In diesem Jahr wird noch am 25.8, 1 und 15.9 gefahren. empfehlen Ihnen wärmstens eine Dampffahrt durch das malerische Seeland.*

### **In the Netherlands : The Steam-tramway Goes-Borsele.**

*A steam-tramway has been opened with a length of 15 kilometers, on the old railwayline Goes-Hoedekenskerke-Borsele. Three steam-engines are now in service, four passenger cars were bought from the NMBS (Belgian Railways) This year runs are being made on August 25, September 1 and 15. Goes is 65 kilometers away from Antwerpen and can be reached every hour by train from Antwerpen to Roosendaal ; here you have to take the train to Vlissingen with stop at Goes.*

*Tramway departures 10.45 a.m. and 14.00 p.m.*

*Certainly a trip by steam-tram through the picturesque Zeeland country will be an unforgettable event.*



**MIVA**

### Uit de Metropool - MIVA :

Tijdens de maand juni is in de Barnkrachtstraat in Merksem het nieuwe spoor gereedgekomen, waarbij de spoorbocht op de Bredabaan merkkelijk verruimd werd. Geparkeerde auto's kunnen nu het spoor niet meer belemmeren. Met deze werken werd begonnen op 29 mei.

Op 12 juni werd begonnen met het terugplaatsen van de spoorbocht van de Huidevettersstraat naar de Meirbrug. Op 15 juni werd de bovenleiding teruggeplaatst. Verder dan de Meirbrug kan op het ogenblik nog niet gewerkt worden, aangezien de werken op de Schoenmarkt nog niet geëindigd zijn. Wanneer alles gereed is zullen de lijnen 7 en 8 naar de Groenplaats worden geleid. Ze zullen samen met lijn 4 het bovengrondse tramverkeer van dit plein verzorgen, terwijl dat ondergronds voor de lijnen 2 en 3 zal zijn. Als we nu eens een suggestie mogen doen aan de MIVA, lijkt het ons interessant lijn 7 op dat ogenblik te verlengen naar het Lambertplein. Dan kan op die manier de pendeldienst van lijn 3 vervallen.

Op 16 juni reed PCC 2037 van lijn 12, uit de sporen in de Spoorstraat, en beukte tegen een muur, waardoor hij met de kop op de aanpalende binnenkoer belandde. Niemand werd gewond, maar de Brandweer moest het getroffen gebouw stutten, vooraleer de tram kon weggetrokken worden.

Bijwagen 908 die in Hoboken als magazijn diende in de Stelplaats, werd gesloopt.

Bijwagen 1647 daarentegen werd bij de ingang van de nieuwe stelplaats geplaatst, waar hij voorlopig dienst doet als portiersloge.



**STIC**

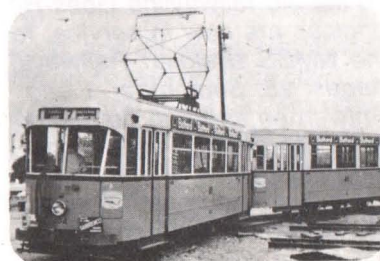
### Uit Charleroi - STIC :

Op zaterdag 30 juni 73 reed de laatste tram 7 in Charleroi. De dienst werd gereden door emr 422 en bw 2. De tram was vooraan behangen met een rouwkrans en een plaatje DERNIER TRAM 7. Talrijke belangstellenden maakten de laatste rit mee, en het konvooi was voorafgegaan en gevolgd door een sliert van zowat 30 auto's, die toeterend de aandacht van het uitgangsleven op deze gebeurtenis vestigden.

In ons vorig nr van TP verscheen een fout. De lijnkleuren van lijn 2 zijn blauw en rood, dus omgekeerd van wat geschreven werd. Lijn 2 rijdt sedert het afschaffen van lijn 7, elke dag. Dat zal zo blijven tot de afschaffing, die voorzien is tegen Pasen 1974. Tegen de vakantie 1974 zullen waarschijnlijk ook de lijnen 5 en 15 verbust zijn.

Van de rijtuigenreeks 401-425 zijn emr 416 en 412 in het voorjaar 1973 gesloopt.

Wij zullen trachten in Tp 67 meer nieuws te brengen over de toekomst van de STIC.



**MIVG****Uit de Arteveldestad - MIVG :**

Voor het modernizeren van lijn 10 zijn reeds talrijke sporen aangevoerd. Ze liggen opgestapeld tussen het Rabot en de Muidebrug.

Een groep Duitsers heeft in Gent spoorlassingen uitgevoerd met een eigen uitrusting. Het lassen gebeurde naar een nieuw procédé, en blijkt een succes te zijn. Op de foto zien wij de lasers aan het werk in de Veergrep.

Op 4 mei werd het wisselkontakt voor lijn 22 bij de stelplaats aangebracht. Op 8 mei '73 werd de eerste proefrit gehouden op lijn 22. Dat gebeurde met PCC 12, die voorafgegaan was door een luchtlijnwagen. Ook daarvan vindt U een foto. Op één plaats moest de bovenleiding verschoven worden.

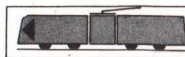
Op 15 mei '73 kwam dan eindelijk lijn 22 in dienst. Het eerste rijtuig dat buitenreed naar het station met lijnfilm 22 was de 39. Het eerste rijtuig dat de nieuwe sporen bereed, was de 06, die als tweede 22 buitenreed, maar die rechtstreeks naar de nieuwe terminus bolde.

Een bijzonder Plan van Aanleg voorziet in het bouwen van 2000 langsheen lijn 22 gelegen woningen!

Na verschillende nazichten werden de volgende rijtuigen voorbehouden voor de dienst lijn 20 : 331-332-333-335-336 en 337, wat neerkomt op de eerste zes van de nog bestaande oude rijtuigen.

Daarenboven wordt op deze lijn sedert 18 juni de dienst voor de vakantieperiode ingevoerd, wat neerkomt op twee rijtuigen in dienst.

In de tweede helft van juni werden de vluchtheuvels van lijn 4 op de Kouter verplaatst.

**MIVB,STIB****Uit de hoofdstad - MIVB.**

In TP 65 vergaten we per vergissing in de materieellijst te vermelden dat ook de motorwagens 1501-1515 en 1601-1611 met hun bijwagens 601-610 nog bestaan. We maken dat verzuim aldus ongedaan.

Emr 1505 is evenwel bij een aanrijding ernstig beschadigd, en zal alleen hersteld worden indien daartoe de behoefte bestaat.

- Sedert 11 maart 1973 wordt op zondag een toeristische dienst met gelede rijtuigen gereden. Op 4 maart echter werd deze dienst al «ingereden» door genodigden. Dat gebeurde met de GPCC 7531. Reisweg : St Katerlijneplein, en via lijn 39 naar het Montgomeryplantsoen. Via lijn 90 tot de Louizalaan, via lijn 94 tot het Liedtsplein, en via lijn 52 naar het De Brouckèreplein. De rijtuigen, twee in getal, rijden elke zondag dezelfde rit. Eén rijtuig is voorbehouden aan Nederlands-en Duitstaligen, het tweede aan Frans-en Engelstaligen. Tijdens de reis wordt in die talen, een uitleg gegeven van de bezienswaardigheden. Het blijkt een succesrijk initiatief te zijn,



want het kwam al meermaals voor dat Nederlandstaligen in de andere wagen moesten plaats nemen. De rijtuigen rijden met een paarse film, waarop een Belgisch schildje voorkomt en de tekst; «Belgiums Bonus Days» -Eén onzer lezers stelde voor de vrouwelijke controleur van de MIVB met de originele naam «Kaartjessnuffelaarster» te bedenken. WOW!

Aankomst van de GPCC in Ukkel met tussen haakjes de dag van lossing, wanneer dat niet dezelfde dag geschiedde.

7821- 22.3.73; 7822 - 24. 3. 73.(26. 3. 73); 7823 - 28.3.73;7824 - 3.4.73; 7825 - 4.4.73; 7826 - 10.4.74; 7827 - 14.4.73;(16.4.73); 7828 - 25.4.73; 7829 - 28.4.73 (30.4.73) en ten slotte 7830 - 10.5.73.

De nieuwe sporen op de kanaalbrug zijn in dienst gesteld op 6 april 1973 in de richting stad, en op 11 april 1973 in de richting voorsteden.

De vroegere eindpuntlus van lijn 22 op het Min. Woutersplein is buiten dienst gesteld op 18 april 1973.

Op de onderstellen van de 5022 wordt een werkwagen voor het metronet gebouwd. Dat gebeurt ook met de 5012 die op de Ter-vurenlaan een ernstige aanrijding heeft gehad, op 28 maart 73, met PCC 7017.

De enige standaardwagens die nog te zien waren, vóór de vakantie waren vier treinen op lijn 81 in de morgenspits. Op lijn 41 komen ook nog enkele 1500en voor. Tijdens de vakantie rijden op lijnen 101,102 en 103 uitsluitend gelede wagens. Die komen ook voor op lijn 52 en 58, maar enkel op zaterdag en zondag. De lijnen 92,93 en 94 rijden met PCC. Lijn 93 voornamelijk tijdens het weekeinde.

In 1974 worden de Van Praeten Teichmannbrug verbreed. Men voorziet tevens een afzonderlijke brug voor de lijnen 52 en 58 (en mogelijk nog andere) met een nieuwe reisweg langs de Werkhuizenkaai, om een snellere verbinding met het Noordstation te waarborgen.

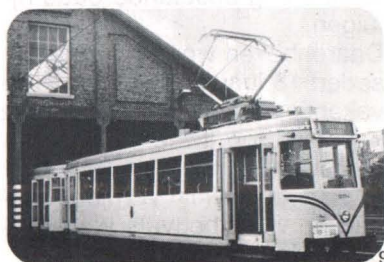
-De 7010 kreeg een luidsprekerinstallatie voor mededelingen aan de reizigers. De 7095 daar-entegen werd uitgerust met een nieuwe film waarop mogelijke verlengingen of inkortingen van de reisweg voorzien zijn.

Dit rijtuig kreeg ook een nieuw type dienstnummers. In een metalen kastje zitten drie filmrolletjes met cijfers 0 tot 9. De drie rolletjes zijn afzonderlijk te bewegen. Bij het in dienst komen stelt men aldus zelf het dienstwagennummer in.

Sedert 12 mei '73 zijn de 7800en definitief in dienst gekomen op lijn 90. Af en toe komt in de spitsuren nog een PCC de dienst versterken. De laatste standaard op lijn 62 werd op 11 mei 1973 gereden door mw 1380 met bw 929.

GPCC 7801-7803 werden aan de B zijde voorzien van een klep die het volledige afdekken van het bedieningsbord toelaat.

PCC 7024, 7026, 7100 en 7122 zijn de enige rijtuigen die nog een teken «T» voeren op de wagenkast.





## Kustnieuws N.M.V.B.

Op de kustlijn is een nieuwigheid te melden:

Motorwagens 10053 en 10054 zijn uitgerust met een nieuwe pantograaf. Deze zijn gebouwd bij STEMMANN-Luxemburg.

Ze vertonen zeer veel gelijkenis met deze van Gent. De stroomafname geschiedt door een dubbel sleepstuk, dat van een bronzen lat voorzien werd. Het raakpunt met de draad heeft een maximum hoogte van 6.95 m.

In gesloten toestand heeft de panto een hoogte van 40 cm, terwijl gans open een hoogte bereikt wordt van 3,24 m. Het sleepstuk bestond oorspronkelijk uit koper-koolstof legering, maar deze werd in stp Oostende vervangen door een bronzen lat. De 10054 kwam in dienst met nieuwe pantograaf op 10 juni '73 en de 10053 op 29 juni.

Het op- en neerlaten van de panto gebeurt niet elektrisch zoals voorheen, maar met handbediening bij middel van touwen. Het is blijkbaar de bedoeling om alle rijtuigen met dit nieuwe toestel uit te rusten.

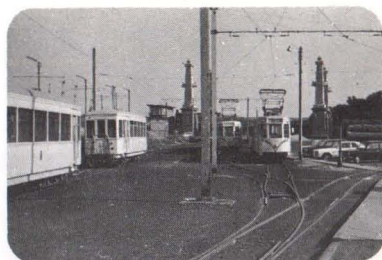
De HLE 10021 werd gesloopt op di. 24 april 1973.

## Nog enkele nagekomen berichten van de Kustlijn :

Op 19 maart '73 had in Blankenberge op het kruispunt van de Koningslaan en de Baron Ruzetelaan een aanrijding plaats tussen emr 10054 en een zware vrachtwagen.

Om de grote vertraging weg te werken werden bussen ingelegd.

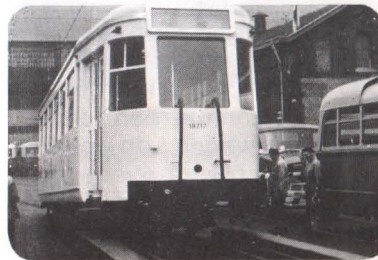
Dat gebeurde ook op 2 en 3 maart '73, maar toen wegens de hevige storm die de kust teisterde, waarbij het water tot in de tram geslagen werd. De kustweg werd gesloten voor alle verkeer, en bussen vingen toen de schok op.

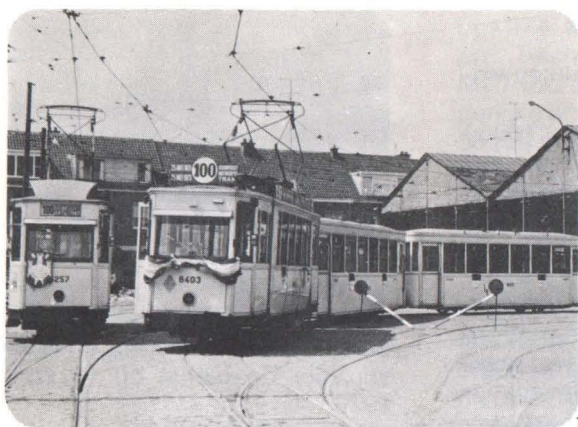


De nieuwe keerlus op het Marie-Joseefplein werd aangelegd in de eerste week van april, en was vrij voor de dienst op 14 april 1973.

## Uit Henegouwen :

In Brussel (Kuregem) werden vijf motorwagens van het type N tot bijwagen verbouwd en naar Henegouwen overgeheveld. ex 10436 werd 19714 (29 - 5 - 73); ex 10483 werd 19715 (11 - 5 - 73); ex 10459 werd 19716 (18 - 5 - 73); ex 10460 werd 19717 (13-6 - 73)) en tenslotte ex 10470 werd 19718 (26 - 4 - 73). Hier dient nog aan toegevoegd dat de 10436 uit Brussel vertrokken is met het oude nummer. Dat moest in Charleroi worden veranderd. Bijgevoegd trouwens een foto met het oude nummer! De filmkasten werden in Henegouwen geel geschilderd.





12

## Verenigingsleven.

Op 25 mei 1973 was het precies 100 jaar geleden dat in Antwerpen de eerste tram reed. Wij konden niet anders dan dit feit in herinnering brengen, en met de welwillende medewerking van de MIVA organiseerden wij op 26 mei een grote zig-zag rondrit door de Metropool.

Ter onze beschikking stonden twee motorwagens en twee bijwagens. De oudste motorwagen in dienst bij de MIVA is de 5257. Het was duidelijk dat die erbij moest zijn. De tweede was 6403, zijnde de oudste van de nog bestaande 400en. Twee bijwagens, nl de 1623 en de 1629 werden door dit rijtuig gesleept. Zij reden hun laatste rit op vertrouwde bodem, want enkele dagen later werden ze overgebracht naar de TTA.

Beide motorwagens waren ingetuigd als lijn 100, in de Antwerpse kleuren rood-wit-rood.

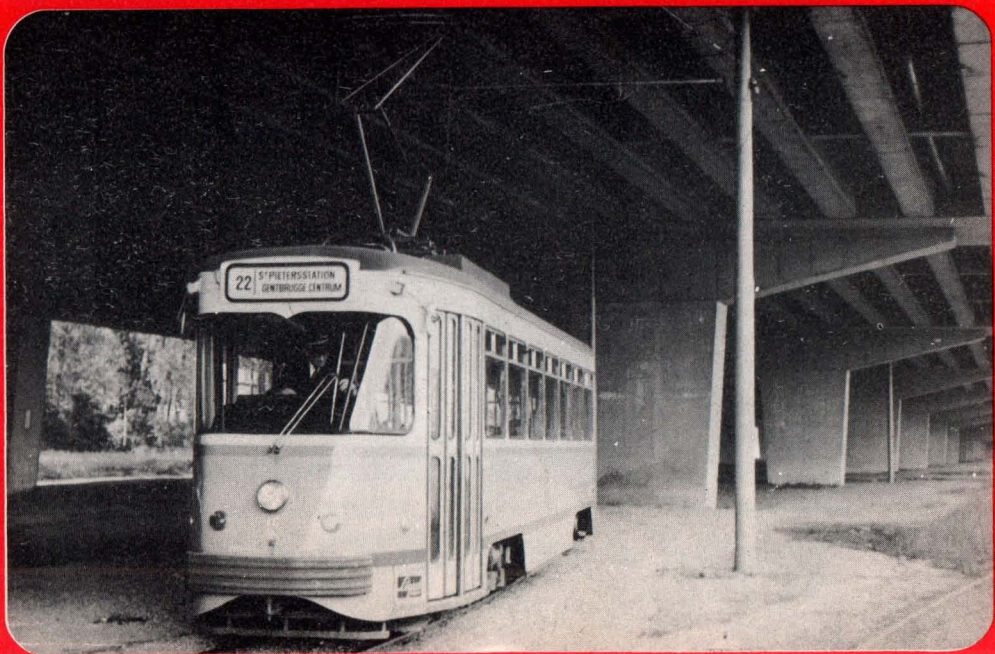
Voor de gelegenheid werd gezorgd voor de restauratie van een cirkelkopbord. De 5257 kreeg voor de gelegenheid terug een gekleurde film, of beter zijn eerste gekleurde film, want toen omstreeks 1933 de gekleurde films werden ingevoerd als logische voortzetting van de gekleurde koersborden, was de 5257 nog een trotse kopbordwagen. Lijn 100 vertrok op het Astridplein, en reed via lijn 24 naar de Stenenbrug in Borgerhout. Terug naar het station en via lijn 2 naar Hoboken-Centrum. Bij de terugrit werd een bezoek gebracht aan de nieuwe, in aanbouw zijnde stelplaats. Aan de Harmonie gingen we over op lijn 7, de eerste tramlijn van Antwerpen! Lijn 7 werd bereden tot Mortsel, waar een gelegenheid was om de dorst weg te werken. De ganse lijn 7 werd bereden tot het Komodieplein. Via lijn 8 werd naar het Eksterlaar gereden, met voor de geïnteresseerden bezoek aan de stp. Groenenhoek. Hier stonden de gekoppelde 2124-2069 ter bezichtiging. Via lijn 11 werd teruggereden naar het Centraalstation, waar de rondrit eindigde.

Het uitgelezen weer verhoogde het succes van deze gebeurtenis, die de volgende dag een ruime weerklank vond in de pers. Ook de TV was niet ten achter gebleven, en een week later werd er aandachtig naar gekeken door duizenden kijkers. De afwezigen hadden ongelijk! Op 7 en 8 sept. e.k. rijdt op de Herentalsebaan, tussen het Mestputteke en het Ziekenhuis een paardetram, tussen 14 en 19 u. Het gaat om de open bijwagen van ons Muzeüm.

De Amutra brengt eveneens een bezoek aan de pré-metro werken en de Jubileumtentoonstelling op 22 september. Hierover wordt aan de leden aan afzonderlijke brief gezonden, waarin bijzonderheden worden verstrekt.



Op zaterdag 22- en zondag 23 sept. zal de luikse paardetram rijden op de NMBS sporen langsheen de Scheldekaaien, ter hoogte van het Steen. Ook hieraan zullen wij op 22 sept. de nodige aandacht schenken.



## ERRATA

- blz. 5, twaalfde lijn, moet zijn:  
2 a) Elektrificering van het baanvak Schouwburg - Markt - Garenmarkt.
  
- blz. 7, bovenaan, achter nummer 2:  
3- Stationsplein - Scheepsdalebrug via Eiermarkt en Ezelspoort;
  
- blz. 7, onder de titel "Materieel":  
Rijtuigen: Gebouwd door: Aanbesteed: In dienst:  
9430-9439 Metallurgique 21 feb. 1911 21.9.1912  
Nivelles  
9440-9444 Ateliers de 21 feb. 1911 27.1.1913  
Seneffe  
9445-9449 Ateliers de 21 feb. 1911 11.7.1914  
Seneffe
  
- blz. 10, laatste regel, inplaats van lijnen 64/64:  
lijnen 63/64
  
- blz.13, in de Duitse tekst moet tussen de voorlaatste en laatste regel worden tussengevoegd:  
Goes ist 65 km. von Antwerpen entfernt und ist stündlich per Bahn ab Antwerpen über Ropsendaal zu erreichen. Dort muss in den Zug nach Vlissingen umgestiegen werden, bis Goes. Abfahrt der Dampfbahn in Goes: 10.15 und 14 Uhr.