

trampost

Nr 1976/77



Afscheidwoord.

Met het nummer 76/79 neemt Trampost afscheid van zijn trouwe lezers. Het zijn prettige jaren geweest, en geen moeite werd gespaard om zoveel en zo precies mogelijke berichtgeving te brengen. Financiële druk is de oorzaak geweest die aan de basis lag van de fusie van Trampost en Présence du Tramway tot een nieuw tijdschrift, Trammagazine, dat vanaf de lente 1976 beiden uitgaven zal vervangen.

Niet zonder weemoed nemen wij van U afscheid, trouwe Lezer, maar wij hopen dat Trammagazine een waardige vervanging zal zijn. Dit is tevens het laatste nummer onder de redactie van de huidige ploeg.

Wij danken, zeer van harte, diegenen die Trampost een warm onthaal hebben voorbehouden, en hen die het verschijnen ervan mogelijk hebben gemaakt.

Ik ben ervan overtuigd dat wij in een leemte hebben voorzien, de tijd dat wij er voor U hebben aan gewerkt.

De toekomst zal uitwijzen of het een juiste beslissing is geweest, die tot fusie besliste. Wij hopen op een blijvende belangstelling van alle lezers.

Roger Bastaens.

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: 300 fr. jaarlijks. Postgiro 449.80 Brussel.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

Tenzij anders vermeld, behoren de afgedrukte foto's tot het archief "Eigen Baan" te Antwerpen.

**ILLUSTRATIE &
GRAFISCHE VORMGEVING: WILLEM GIELIS**

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

Boekbespreking.

Bij de uitgevers WYT in Rotterdam verschenen twee deeltjes in de reeks "Spoorwegen in Nederland", beide van de hand van N.J. Van Wijck-Jurriaanse.

Deel 3: Andere lokomotieven van de Nederlandse Spoorwegen.

Een stuk geschiedenis waarbij aandacht wordt besteed aan de elementen die hebben geleid tot vervanging van stoomtreinen door elektrische en diesel-elektrische lokomotieven. Een goed overzicht van de typen van de verschillende lokomotieven en trak-tievormen die het werk van de stoom moesten overnemen. Vele en vrij goede foto's verrijken dit werk, dat elke spoorwegliefhebber zich moet aanschaffen, om zijn kennis van het treingebeuren in Nederland aan te vullen.

Dat kan trouwens ook gezegd worden van het deel vier uit deze reeks, waarin de "Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij" tot en met 1890 in de kijker wordt gesteld. Uiteraard zal dit werk meer de belangstelling krijgen van reeds oudere personen, wier herinneringen en belevenissen gestreeld worden bij het zien van zovele opnamen uit het verleden. Jongeren mogen echter niet nalaten zich in te leven in de grote dagen van toen, want alles wat hen vandaag boeit, is gegroeid uit wat gisteren was.....

Beide werken zijn te bestellen bij de Uitgevers WYT, Pieter de Hoochweg 111 in Rotterdam. De prijs per deel is vastgesteld op 12,50 gulden.

Dezelfde Uitgeverij richt een gratis fotowedstrijd in met als onderwerp "De tram in het leven van alledag". Iedereen kan meedoen, waarbij alleen eigen gemaakte foto's in aanmerking komen met minimumafmetingen van 13 x 18 cm. Kleurendia's zijn uitgesloten bij deze wedstrijd. De inzendingen waarbij moet gebruik gemaakt worden van een inschrijvingsformulier, bij de uitgeverij te verkrijgen, moeten aan bovenstaand adres worden gezonden voor 1 nov. 1976.

DE BUURTSPORWEGEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN.

Een stukje leven, een stukje geschiedenis.

Minder gekend en minder in het oog springend dan de reeds besproken lijnen waren de verbindingen Lier-Werchter en Mechelen-Aarschot. Ten dele is dat te wijten aan de oorlogsomstandigheden, die hoe dan ook, een voortijdig einde hebben gemaakt aan beiden lijnen, die overigens een vrij analoge geschiedenis hebben gekend.

De lijn Lier- Putte-Werchter kende een vrij roemloos bestaan dat al begon met de nodige herrie. Oorspronkelijk bedoeld als een lijn die Mechelen met Werchter zou verbinden over Lier, Putte en Tremelo, en waarvoor de staat al financiële tussenkomst had voorzien nadat de inoverwegingneming al was toegestaan, kwam dit voornemen in het gedrang doordat de gemeenten tussen Mechelen en Tremelo, hun tussenkomst in de kapitaalsvorming weigerden. Deze gemeenten immers wensten een lijn aan te leggen Mechelen-Tremelo-Baal-Betekom-Aarschot, met een afzonderlijk kapitaal.

Uiteindelijk werd aan de regering de inoverwegingneming voorgesteld op 22 nov.1900 voor het trajekt Lier-Putte-Werchter, die in 1901 werd toegestaan. (Jaarverslag 1901 blz. 22). Daarin vinden we verder dat de gemeente Putte onaanvaardbare eisen stelde, waarop men niet wenste in te gaan. Welke deze eisen waren wordt niet vermeld. Wel zegt het verslag dat, indien de gemeente Putte haar eisen niet milderde, aan de andere gemeenten zou worden voorgesteld, de financiële last van Putte op zich te nemen. Het nodige kapitaal was in 1901 al onderschreven. De NMVB-lijnen in de provincie Antwerpen waren aangelegd op 1067 mm., die zoals we reeds vroeger zagen, ook in Nederland van toepassing was, en waardoor gemeenschappelijk verkeer mogelijk werd. De regering stelde dat de lijn Lier-Werchter zou worden aangelegd op meterspoor, terwijl de provincie haar aandeel had onderschreven, onder beding van 1067 mm. Provincie en gemeenten legden zich in 1903 neer bij de wensen van de regering, en het meterspoor werd weerhouden.

Einde 1904 omvatte het NMVB-net 136 spoorlijnen, met een lengte van 3386,62 km. Op 18 september 1905 werd de NMVB ook vergunninghoudster van de 147 ste lijn. nl. Lier-Putte-Tremelo-Werchter, over een afstand van 24,5 km. In datzelfde jaar ook was de aktie tot het verwerven van de nodige gronden op gang gekomen, terwijl de uitvoeringsdossiers werden opgesteld. In 1905 werden al 16210 fr uitgegeven van het onderschreven kapitaal dat 1.320.000 fr. bedroeg. De toewijzing der werken geschiedde op 17 april 1906, en het jaarverslag van 1907 maakt gewag van de werken die zijn toegewezen, en waarvan met de uitvoering was begonnen. Op het grondgebied van Tremelo moesten nog enkele perselen grond verworven worden, maar de verwachting leek gewettigd, dat ook hier weldra met de werken gestart kon worden. De aanbesteding voor het uitbaten en het onderhouden van de lijn was in 1907 gehouden. Drie belangstellenden meldden zich aan, waarvan uiteindelijk twee kandidaturen werden weerhouden, nl. deze van de K.S.M (Kempische stoomtram maatschappij) en deze van de heren Leroy en Hendrix. De eigenlijke toewijzing bleef evenwel nog uit. De opening van de lijn geschiedde in drie fasen :

- a) Lier-Putte : op 5 oktober 1908;
- b) Putte-Schriek : op 1 december 1908;
- c) Schriek-Werchter : op 1 mei 1909.

In Werchter-dorp was er een lijngedeelte van ongeveer 700 m. gemeenschappelijk met de lijn Haacht-Aarschot-Tienen. Uit het jaarverslag 1908 blijkt dat de vergunning tot

uitbating en onderhoud van de lijn werd toegekend op 2 april 1908 aan de heren Hendrix en Leroy, die te dien einde de S.A. Vicinaux et Tramways hadden opgericht. De stichtingsakte werd verleden voor notaris Dero op 10 juli 1908, en verscheen in het staatsblad van 31 juli 1908.

In Lier eindigde de stoomtram aan de Leuvense Poort. In Trampost vertelden wij dat het de bedoeling was de lijn te verlengen via de Berlarij en de Grote Markt naar het NMBS-station. Dit is slechts in zoverre juist dat de uiteindelijke bestemming met spoorwegstation van Lier was, maar met bouwen van een heel ander traject.

In 1914 bestond het plan om de lijn Lier-Werchter te verbinden met de lijnen Lier-Rumst en Antwerpen-Lier, bij het NMBS station in Lier. De lijn uit Werchter eindigde in Lier aan de Leuvense Poort, t.t.z: bij de Netebrug tussen de Berlarij en de Aarschotsesteenweg. Het nieuwe plan voorzag een afbuiging van de lijn, komende van Koningshooikt, achter de huizen door, linksaf via de weg op St Katelijne-Waver, op de linker Neteoever, verder dwars door het Mols Broek, en over de te herbouwen draaibrug de Nete te kruisen. Verder langs de Molse Dijk naar de Werf, waar via een tweede draaibrug de kleine Nete moest gekruist worden, om aldus op de Kaai te komen.

De Kaaistraat kennen wij thans als het plein waar de Zimmertoren staat. Aan de andere zijde van dit plein staat ook nu nog de Gevangenpoort. Achter de Gevangenpoort moest dan een hoekhuis gesloopt worden, om aldus de Kapucijnenvest te bereiken. Via de Kapucijnenvest kwam men dan op de Kolveniersvest, waar dan aangesloten werd op de bestaande lijn naar het NMBS-station. Dit plan echter was al een wijziging op een ouder plan. De verbinding van de lijn Lier-Werchter is echter nooit tot stand gekomen, met de andere lijnen in het Vlaaiestadje. Evenmin is deze lijn ooit een hoogvlieger geworden. De diensten werden met stoomtrams gereden, van bij het begin tot midden de dertiger jaren.

In augustus 1915 is de lijn door de Duitsers opgebroken geweest, maar op 30 juli 1920 konden er terug trams rijden tussen Werchter en Tremelo, op 28 september 1921 gevolgd door het ontbrekende vak Tremelo-Putte-Lier.

De oorlog had echter zijn sporen nagelaten, en de S.A. Vicinaux et Tramways diende een verzoek in om van de verplichtingen van het gesloten kontrakt ontheven te worden. In maart 1923 nam de NMVB de uitbating van de lijn in eigen beheer. Hieronder geven we nog een afdruk van de uurregeling van de zomer 1928, waaruit mag blijken dat het sukses van deze lijn niet overweldigend genoemd mag worden.

In de tweede helft der dertiger jaren werden spoorauto's ingezet om nieuw leven in de lijn te blazen, met matig sukses overigens. Het uitbreken van de tweede wereldoorlog bracht de genadeslag toe aan deze lijn. De sporen werden nogmaals opgebroken, om nooit meer terug te komen. De spoorberm is gedeeltelijk nog te zien op de Aarschotse steenweg tussen Lier en Koningshooikt. Spijtig genoeg kunnen wij U geen foto's aanbieden van deze lijn, we hebben er geen van in archief.

110										Lier—Werchter					110				
68	70	72	74	K			67	69	71	73	75								
7.25	11.15	15.45	—	19.35	0	V	7.40	11.10	15.5	18.50	—	—	—	—	—	—			
7.29	11.19	15.49	—	19.39	2	V	7.6	11.6	15.1	18.46	—	—	—	—	—	—			
7.33	11.23	15.53	—	19.44	3	V	7.2	11.2	14.57	18.42	—	—	—	—	—	—			
7.37	11.27	15.57	—	19.46	4	V	6.58	10.58	14.53	18.38	—	—	—	—	—	—			
7.42	11.32	16.2	—	19.54	5	V	6.54	10.54	14.49	18.34	—	—	—	—	—	—			
7.48	11.38	16.8	—	20.1	7	V	6.49	10.49	14.44	18.29	—	—	—	—	—	—			
7.56	11.46	16.16	—	20.10	10	V	6.41	10.41	14.36	18.21	—	—	—	—	—	—			
8.0	11.50	16.20	—	20.15	11	V	6.36	10.36	14.31	18.16	—	—	—	—	—	—			
8.1	11.51	16.21	—	20.16	—	V	6.35	10.35	14.30	18.15	—	—	—	—	—	—			
8.3	11.53	16.23	—	20.18	11	V	6.32	10.29	14.25	18.12	—	—	—	—	—	—			
8.6	11.56	16.26	—	20.21	12	V	6.29	10.25	14.22	18.9	—	—	—	—	—	—			
8.11	12.1	16.31	—	20.25	13	V	6.24	10.19	14.16	18.4	—	—	—	—	—	—			
8.17	12.7	16.37	—	20.30	15	V	6.18	10.12	14.10	17.58	—	—	—	—	—	—			
8.22	12.12	16.42	—	20.35	16	V	6.13	10.6	14.5	17.53	—	—	—	—	—	—			
8.30	12.20	16.50	72	20.40	18	V	6.5	9.58	13.57	17.45	—	—	—	—	—	—			
8.33	12.23	16.53	—	20.43	19	V	6.1	9.54	13.53	17.42	—	—	—	—	—	—			
8.45	12.34	17.5	—	20.55	—	V	5.50	9.40	13.40	17.30	—	—	—	—	—	—			
8.47	12.35	—	18.55	—	23	V	—	9.15	13.10	—	19.20	—	—	—	—	—			
8.50	12.40	—	19.0	—	24	V	—	9.10	13.5	—	19.15	—	—	—	—	—			
8.55	12.45	—	19.5	—	25	V	—	9.5	13.0	—	19.10	—	—	—	—	—			

MECHELEN - AARSCHOT

In het register der aangelegde NMVB-lijnen staat de lijn Mechelen-Aarschot vermeld onder nummer 148.

De inoverwegingneming tot aanleg van deze lijn was reeds in 1901 toegestaan, als in 1904 om de vergunning werd verzocht tot aanleg van de 29 km. spoor, die beide plaatsen met elkaar moet verbinden. Op dat ogenblik wordt een variante onderzocht op het bestaande plan, voor wat het binnenkomen van Keerbergen betreft.

In 1905 bedraagt het aantal uitgebate lijnen 136, en is de NMVB ook vergunninghoudster geworden van de lijn Mechelen-Aarschot.

Met het verwerven van de nodige gronden is een aanvang gemaakt, en het dossier tot uitvoering der werken is opgesteld.

Om in 1906 het werk tot een goed einde te brengen moest men de beschikking hebben over een kapitaal van 1.400.000 fr. Door een aanpassing van de plans was echter de afstand gebracht op 31 km. Einde 1907 waren de werken in uitvoering als volgt:

- a) het vak Nekkerspoel - Pasbrug was toegewezen, tot het bouwen van een viersporige lijn, op 1000 mm en 1067 mm.
- b) Tussen Pasbrug en Rijmenam waren de werken reeds ver gevorderd;
- c) de werken tussen Rijmenam en Tremelo zouden eerlang aangevat worden.

In dat jaar had ook een openbare aanbesteding plaats tot uitbating en onderhoud van de lijn. Van de ingezonden voorstellen, drie in getal, werden er twee onderzocht, nl. dat van de KSM (Kempische stoomtram Maatschappij) en dat van de heren Leroy en Hendrix.

Het jaar nadien werd de uitbating en het onderhoud van de lijn toegewezen aan de Société Anonyme Vicinaux et Tramways, die ondertussen was opgericht door de heren Leroy en Hendrix. Men voorzag, het vak Keerbergen-Tremelo omstreeks augustus 1909 in dienst te kunnen nemen, maar met de aanleg van de lijn tussen Tremelo en Aarschot moest nog begonnen worden. Op 25 juli 1908 werd het baanvak Nekkerspoel-Rijmenam in dienst gesteld, op 1 mei 1909 gevolgd door Rijmenam-Keerbergen, en op 14 augustus was het de beurt aan Keerbergen-Tremelo. Het sluitstuk Tremelo-Aarschot volgde op 18 september 1910. De lijn bediende de gemeenten Mechelen, O.L.Vrouw-Waver, Bonheiden, Rijmenam, Keerbergen, Tremelo, Baal, Betekom en Aarschot. In Betekom (Laakbrug) sloot de lijn aan op deze van Haacht-Aarschot-Tienen, waarmee ze een gemeenschappelijk traject deelde van ongeveer drie kilometer. In het station van Tremelo bestond er aansluiting met de lijn Lier-Tremelo-Werchter. Het indienstnemen van de lijn ontsloot een vrij groot gebied, en de bevolking was erg ingenomen met de nieuwe verbinding.

Na amper zes jaar dienst, werd de lijn in juli 1916 over haar ganse lengte door de Duitse bezetters opgebroken, maar op 30 juli 1920 kwam ze terug in dienst tussen Mechelen en Tremelo, terwijl het gedeelte Tremelo-Aarschot nog moest wachten tot 18 juli 1921.

Wij geven hieronder de dienstregeling van de zomer 1928, waaruit blijkt dat deze lijn heel wat beter in trek was dan de lijn Lier-Werchter. Vooral op Donderdag was er een vrij groot vervoer naar Aarschot waar dan de wekelijkse markt gehouden werd. (ook nu nog)

119		Mechelen—Aerschot										119	
K		50	52	54	56	58	60	62	64	66			
			ZN							Z			
0	Mechelen (Staatsstatie).. A.	—	6.10	8.16	10.55	12.31	15.55	17. 5	19.45	22.15	—	—	
2	Neckerspoel.....	—	6.16	8.21	11. 1	12.36	16. 1	17.11	19.51	22.20	—	—	
3	S.-Katel.-Waver(Pasbrug)	—	6.24	8.30	11. 7	12.44	16.10	17.20	20. 0	22.27	—	—	
7	Bonheyden (dorp).....	—	6.31	8.37	11.16	12.52	16.22	17.28	20. 7	22.34	—	—	
11	Rymenam (statie).....	—	6.46	8.53	11.31	13 8	16.38	17.44	20.22	22.46	—	—	
13	(Mechelsche steenv	—	6.52	9. 1	11.38	13.15	16.45	17.50	20.29	22.53	—	—	
14	Keer- (Statie).....	—	6.55	9. 5	11.42	13.19	16.50	17.53	20.32	22.56	—	—	
15	bergen (Bleibergenhof	—	7. 0	9.10	11.47	13.24	16.55	17.58	20.36	22.59	—	—	
19	(Kruis.....	—	7.12	9.22	11.54	13.34	17. 6	18. 6	20.50	23.10	—	—	
	A.	—	7.15	9.25	12. 5	13.40	17.10	18.10	20.55	23.15	—	—	
20	Tremeloo (Statie).....	V.	5.15	7.35	9.30	—	14. 0	17.15	—	—	—	—	
23	Bael (Dorp).....	V.	5.27	7.46	9.42	—	14.12	17.27	—	—	—	—	
26	Betekom (Moeseim).....	V.	5.34	7.52	9.48	—	14.19	17.34	—	—	—	—	
30	Aerschot (Staatsstatie).. V.	5.45	8. 5	10. 0	—	14.30	17.45	—	—	—	—	—	

Omstreeks 1936 verschenen de eerste spoorauto's op de lijn tussen Aerschot en Keerbergen, die omwille van hun tweetonige seinhoorn door de bevolking de bijnaam van "Poephaan" kregen. De stoomtram werd algemeen "tram" genoemd en de spoorauto werd de "Poephaan".

De bijwagens waren toen nog een tijdlang groen, maar werden later ook in kreemkleurige verschijning een dagelijkse aanblik.

In de dertiger jaren, toen vele lijnen werden afgeroomd door private autobuslijnen, bleef de lijn Mechelen-Aerschot van deze gesel gespaard. De elektrificatie van de lijn was een feit toen op 2 augustus 1931 de eerste motorwagens onder de draad kwamen tussen Mechelen-Pasbrug en Rijmenam. De sectie Mechelen station - Pasbrug was echter als stadlijn 2 van Mechelen al in elektrische uitbating sedert 18 nov. 1913. De Senefferijtuigen waren de trouwe gezellen op de lijn Mechelen-Rijmenam, die werd uitgebaat onder de letter R, en als lijnkleuren rood-rood kreeg toegewezen. De uitbreiding van de elektrische dienst vond plaats op 5 juni 1938 tussen Rijmenam en Keerbergen. Het was tevens de laatste elektrische uitbreiding in de provincie voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Door de verlenging werden ook de koersborden aangepast en maakte lijn T haar opwachting.

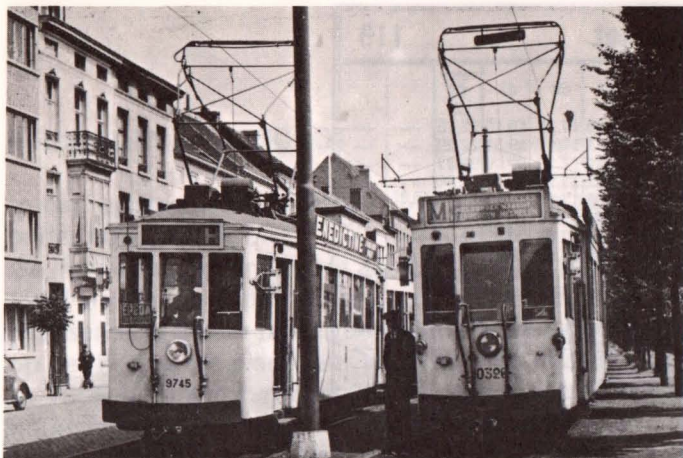
De T was bedoeld voor de elektrische dienst tot Tremeloo, die door de gekende omstandigheden nimmer doorgang vond.

Het is ons niet bekend of de lijnkleuren meteen veranderd werden, maar een poosje later waren deze zeker paars-paars.

Hieronder trouwens een voorstelling van beide koersborden.



Later kwamen varianten voor o.a. Mechelen T Keerbergen. Toen in 1940, Duitsland zijn tweede poging waagde, eiste het krijgsarsenaal nieuwe tol, en in 1942 werd weerom 10,7 km. spoor opgebroken tussen Betekom (Laakbrug) en Keerbergen. Tussen Aerschot, of juistertussen de Laakbrug te Betekom en Tremeloo zouden de sporen nooit meer terugkomen. Op 21 oktober 1949 echter werd het baanvak Keerbergen-Tremeloo terug in dienst gesteld, langsheen de weg die beide plaatsen met elkaar verbindt, terwijl de tijdens de oorlog opgebroken lijn deels door de velden liep.



Aan de terminus van Mechelen-station, staan emr 9745.H (19565) en emr 10326.M (- 19390) gereed voor vertrek naar resp. Heist op de Berg en Brussel.

Na de oorlog is de geschiedenis van de lijn verder geschreven, en wel zo, dat de lijn vanuit Keerbergen in de richting Tremelo verder geëlektrificeerd werd, tot bij het binnenkomen van Tremelo; daar kruiste de lijn de weg naar rechts, om door de velden heen, in verbinding te komen met de lijn Brussel-Haacht, in Haacht-dorp. Vanaf 1 juni 1949 ontstond op die manier een rechtstreekse elektrische tramverbinding tussen Brussel, Schaarbeeksepoort en Mechelen-station. De lijn werd uitgbaat onder de letter M met rode films.



emr 10319 op lijn M te Mechelen. (Pomp) Tram rijdt naar Brussel. Lijn M verving lijn T.

Deze toestand zal echter maar van korte duur zijn, want op 3 oktober '54 werd de sectie Tremelo-Keerbergen voor spoorauto's gesloten.

Tremelo-dorp kwam aldus zonder trams te staan. De elektrische lijn Mechelen-Keerbergen-Haacht-Brussel bleef nog in dienst tot op 1 juni 1957. Toen verviel het lijngedeelte tussen Mechelen en Keerbergen. Tussen Brussel en Keerbergen werden de diensten toen gereden onder lijnletter K, met rode films. Op 30 mei 1958 trad ook het vak Keerbergen-Haacht de geschiedenis in.

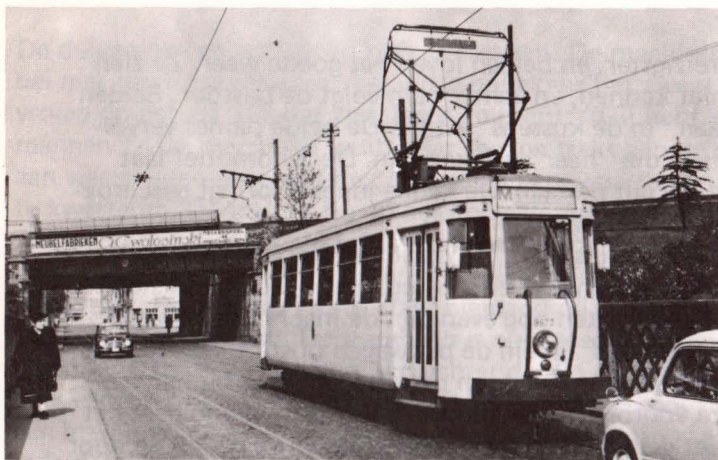
Sedert 1947 bestond er al een busdienst tussen Mechelen en Tremelo, over Putte en Schriek. Deze dienst werd op 15 januari 1950 verlengd tot Aarschot. Van Tremelo tot Betekom (Laakbrug) reed de bus over tramvreemde wegen. Na 1958 werd tussen Tremelo en Baal weer over het vroegere tramtraject gereden, waar ondertussen een verharde weg tot stand was gekomen. Sedertdien bestaat de verbinding Mechelen-Baal dus nagenoeg over het vroegere tramtraject, maar vanaf Baal tot Betekom (Laakbrug) wordt nu langs de gewone wegen gereden, waar de tram voorheen niet kwam. De tram reed toen over eigen wegen door velden en bossen heen.



emr 9868. T op het Koning Albertplein te Mechelen, (NMBS) met twee bijwagens, klaar voor vertrek naar Keerbergen.

Na de Seneffewagens kwamen ook vierassige motorrijtuigen op dienst tussen Mechelen en Keerbergen, o.a. 9991,9992,9993. Bijgaande foto laat ons het rijtuig 9868 zien, dat echter een tweeasser was.

Toen Mechelen-Brussel ontstond werd daarop meestal met Brussels materieel gereden, en wel met de uit Henegouwen gekomen rijtuigen 10301-10325. Nadien kwamen ook rijtuigen van het type S hun diensten aanbieden.



S.9673 op lijn M te Mechelen-Nekkerspoel. Lijn M verzekerde de dienst tussen Mechelen en Brussel.

Bij het tot stand komen van de directe verbinding verviel lijn T nagenoeg als dusdanig, terwijl tussen Brussel en Haacht rijtuigen reden als versterking op de oude lijn, als Brussel H Haacht, groen en groen. Tijdens de zomermaanden reed vaak ook al lijn K, die de Brusselaars naar "La Campagne" brachten. Toen lijn M al verdwenen was werd de dienst nog gereden, tot het einde toe, met K en H.

Tijdsbeeld.

Zomer 1937. Het station Tremelo blaakt in zonneweelde. Het is er rustig. De spoorauto uit Lier is pas vertrokken. Een paar arbeiders lopen over het stationsterrein en sjouwen wat af en aan. Een lokomotief wordt buiten de loods gereden en onderhoudspersoneel gaat zich ermee bezig houden. In de wachtzaal zitten enkele mensen te wachten op de tram uit Mechelen. Op het stationsterrein staan een paar wagens met baksteen te wachten op doorzending, terwijl een kolenhandelaar een wagen kolen lost.

Zijn glimmende gezicht is zwart van het gruis. Zijn paard is van de kar losgemaakt, en staat wat verder in de weide onder de schaarse takken van een overjaarse knotwilg naar koelte te zoeken, terwijl een zwerm vliegen het hem moeilijk maakt door bestendig een aanval te ondernemen op de ooghoeken.

Hoog in de lucht kwettert de leeuwerik, en enkele dartele vlinders fladderen van bloem tot bloem. Over deze vredige rust rammelt de kerktoeren het halfuur. Het dorp is vlakbij, maar het is er volkomen stil. De tram moet nu wel gaan komen want de reizigers schuifelen naar buiten. Er is echter nog niets te horen. Een boerin met haar zootje aan de hand slentert wat op en neer, als meteen wat verderop de stoomfluit gilt. De dreumes vraagt argwanend: "Is dat de tram moe?"

"Ja" zegt ze, "en 'tis ne zwarte. De poephaan zal kapotzijn."

De kleine bengel kijkt teleurgesteld omhoog. "Maar ik wil met de poephaan meerijden" zegt hij verontwaardigd. "Deze is ook ne goeie" zegt moe verontschuldigend, "we zullen straks met de poephaan terugkomen, en dan hebben we met alle twee gereden. Is 't goed zo?"

Dat deed het. Hummeltje is echter wat onrustig als de tram het station binnenstoomt, en hij houdt moeders rok stevig vast. De tram stopt en enkele reizigers stappen uit. De kleine knaap kijkt vol ontzag naar "die zwetten duvel die den tram voorttrekt" en hij is er niet al te gerust in. "Kom" zegt moe, "we zoeken ons al een plaatsje bij het raam." Ze stappen in en zetten zich in tweede klasse bij het raam. De tram staat ruim tien minuten stil, en de jongen kijkt ongeduldig door het venster naar wat zich op het stationsterrein afspeelt.

Moe is al in gesprek met een medereizigster, en beiden loven het goede weer. Ze zien een "sjieken tip" afkomen die ze niet kennen, en achter hem volgt de pastoor. Beiden stappen ook op de tram maar ze gaan "in de kussens" zitten. De beide dames vervolgen hun gesprek, en vragen zich af wie die "heer" wel kan zijn. De lokomotief laat een lange streep stoom ontsnappen, en gilt meteen. De kleine jongen springt geschrokken opzij, en zijn ogen zijn zo groot als duiveneieren.

"Wat is 't jong? zijt ge verschoten? Dat is niks man, 'tis maar wat smoor die wegvliegt" Beide dames lachen vertederd, terwijl hummeltje zich terug in zijn hoekje nestelt. Het trampersoneel komt naar buiten, ze praten nog even met de machinist, dan gaat de ontvanger naar achter terwijl de treinchef zich in de pakwagen opstelt. De treinchef fluit lang, en dan vertrekt de tram. De jongen zucht, en nestelt zich knus bij het venster. Eerst gaat het traag maar als ze voorbij de huizen van de Zandstraat zijn gaat het sneller. Aan het kapelleke wordt niet gestopt want er staat niemand. Ze rijden nu door de Zandstraat naar Baal.

De Zandstraat was nog een echte zavelweg, waar het korrelige zand vaak dertig cm. dik lag. Er was geen bestrating, en geen bebouwing, en de weg was aan weerszijden met dennebossen en heide omzoomd. De tram stoomt nu flink door. Pastoortje breviert, en de notaris heeft zijn krant dichtgevouwd op de knieën gelegd. Hij kijkt ontspannen naar buiten, naar het vredige landschap van dennebossen en heide. Hoog in de lucht hangt een roerloze leeuwerik, hij ziet hem maar hoort hem niet. Toch weet hij dat de vogel alles uitgalmt wat hij kan. Buiten schuift de heide aan hen voorbij. De heide, die nu begint te kleuren, en waarvan reeds hele stukken purper staan te blaken in de zon, en waarboven de warmte van de middag hangt te trillen zodanig dat ge het kunt zien. De dennen staan roerloos te genieten van die weldaad, en de blaadjes van de zilverberk zweven lauw op de warme lucht. De pastoor kijkt nu ook naar buiten. Er wordt niet gepraat, de vrede is algemeen. Op de heide staat een lemen, witgekalkt hutje, waartegen klimrozen staan te geuren, maar er beweegt niets. In de Zandstraat staan enkele kinderen naar de voorbijrijdende tram te wuiven, op veilige afstand van het stalen gevaarte.

Bij het binnenrijden van Baal dokkert een hooggeladen hooiwagen naast het kapelleke het mulle zand in. De smid staat in de poort van zijn smis te kijken naar de hoeven van een paard. De tram mindert vaart en stopt bij de kerk. De meisjesschool is in rust gedompeld, want het is grote vakantie, maar de nonnetjes zijn ter plaatse. Er staat een bakkerskar voor het klooster, en een non brengt een emmer water voor het paard. De Pastoor is uitgestapt, en groet de non en de bakker. In de toren van St Annakerk dreunt de beiaard het deuntje van kwart voor het uur. De notaris kijkt naar de toren, en in gedachten mompelt hij onwillekeurig het wijsje "Te Lourdes op de bergen" dat elk uur door de beiaard over het dorp wordt uitgestrooid en dat voor de streek een eigenheid is, want elkeen weet dan precies hoe laat het is. Als om vijf voor twaalf het Angelus op de toren klept, wordt de riek in de grond gestoken, en dan wordt het tijd om naar huis te gaan eten.

De tram is alweer vertrokken en hij slingert zich door de S-bocht rond de kerk. Rechts van het spoor ligt een klein station waar vier mannen een wagen baksteen lossen in een boerenkar. De stoker wakkert nu het vuur flink aan, want de oprit van de Baleberg is wel eens te veel voor een stoomtram. Langs de trambaan die tegen de bergflank vrij sterk klimt, liggen bedden aardappelen te wachten om gerooid te worden. Waar eens het rijke koren stond te wuiven in de wind, blijven nu alleen nog maar de stoppels over, het koren is al onder dak. De tram krocht en puft nu al wat hij geven kan. Zijn snelheid is al flink geminderd. In een huis tegen de bergwand grijpt een moeder haar kind bij de kraag, dat net naar de aankomende tram wil lopen.

De duiven op het erf storen zich er niet aan. De machinist en de stoker wrijven allebei met een rode zakdoek met witte bollekens het zweet van hun natte gezicht. De vrouw op het erf, die dat ziet, lacht en roept: "Gij hebt zeker moeten meetrekken mannen?" De machinist wuift haar toe, en trekt aan de stoomfluit. De trambaan is nu aan weerszijden begroeid met akasiastruiken, waartussen hier een aantal merels zit te kwetteren. De tram is nu op het hoogste punt van de lijn gekomen, en hij gaat nu zachter rijden. Weer klinkt de stoomfluit, want hij gaat nu een zandweg kruisen tussen de twee bergkoppen. De machinist laat nu stilaan uitbollen, want wat verder is een stopplaats. Bij Wis en Cel. Er staat niemand bij de stopplaats, en dus wordt verder gereden zonder stoppen. De trambaan is nog steeds aan beide zijden met akasiastruiken afgeboord, maar de Baleberg ligt achter de rug. Om de helling te verzachten is nog over een paar honderd meter een verhoogde berm voor de tram aangebracht. Er ligt een brug onder om de velden met elkaar in verbinding te laten. De mensen hier noemen dat "den duikelaar". Even voorbij dit punt ligt links van de trambaan een oude steenput, gans met water gevuld. Als kind werd je op het hart gedrukt dat onder geen enkel beding deze put mocht benaderd worden, want "die was zo diep dat de kerk-toren van Baal er in onder kon gestopt worden, en er zat een lelijke vent in, met hoorns op zijne kop als een koe. Als kinderen het waagden te dicht te komen, trok hij ze met een grote driehaak in het water!" Dat vreselijke vooruitzicht deed het bij de kinderen, en ze bleven (meestal) uit de buurt.

De tram vertraagde, en stopte bij een kruispunt, waar een herberg het vrije uitzicht belemmerde. Officieel heette deze halte "De Kwetter" maar iedereen kende de halte als "Bij de Mol" duivenlokaal en herberg. Toen de tram weer vertrok zette hij er na een paar minuten een flinke vaart in, want eenmaal de weg tussen Begijnendijk en Betekom gekruist, ging het in vrije vaart door het malse Hageland naar Aarschot. Even voorbij de steenbakkerij lag een afgeknaagde zavelberg, waarin boven manshoogte door steenzwaluwen holen waren gemaakt, waarin ze nestelden. De kinderen uit de buurt wisten dat en ze stonden vaak verlangend in de hoogte te kijken, naar die onbereikbare gaten. Hoe graag zouden ze die eitjes van de steenzwaluw eens niet zien!



Fr. Tuerlinckx Boye, Grote Markt, Aarschot.

15. AARSCHOT. Brug van den Tram — Le Pont du Tram.

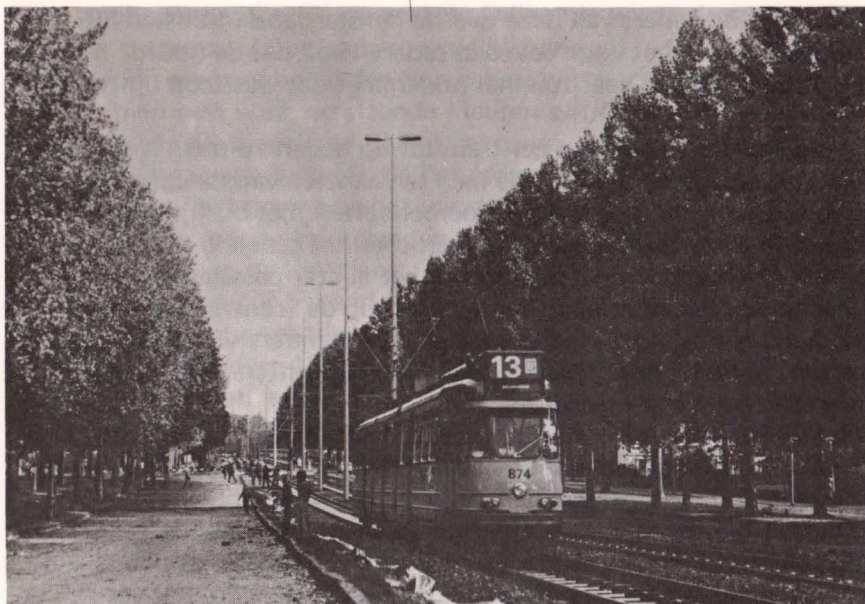
De trambrug van de N.M.V.B. over de Demer te Aarschot, juist voor het eindpunt bij het NMBS-station.

Daarin is echter nooit iemand geslaagd. Boven op de afgeknaagde zavelberg lag een heerlijke perzikboomgaard, maar aan de achterkant was die onbereikbaar, en aan de voorkant stond een huis waar altijd iemand thuis was ... O, dat wrede leven ! Puffend verdween de tram dan in een bos, waaruit even later aan flarden getrokken rookwolken opstegen, alsof het bos brandde. In de tram kon de reiziger de rook proeven. Net buiten het bos stopte de tram bij de Laakbrug in Betekom, de plaats waar de lijn samenliep tot Aarschot, met deze komende uit Haacht. De plaats werd door de bewoners steeds genoemd als Metshoven. Er stond een arduinen kruis langs de weg, waar eens een man gedood was door een auto. Na een paar bochten in de weg reed de tram nu recht op de kerktoren van Aarschot af. Reizigers stonden dan als vanzelf recht, en maakten zich klaar om uit te stappen, want die kerktoren was een baken het einde van de reis. De tram echter moest nog een laatste krachtinspanning leveren, om de helling over de spoorlijn Antwerpen-Aarschot te halen. Lukte dat, dan kon hij uitbollen en met denderend gedreun over de ijzeren Demerbrug ratelen. Na de afdaling van deze brug eindigde de rit bij het station in Aarschot. Puffend stond de lokomotief na te hijgen, terwijl de stoker zijn bezwete gezicht afveegde, en de machinist een flinke teug koffie dronk uit een grote drinkbus.

De notaris stond op, schikte zijn kleren en ging kaarsrecht de stad in. Voor hem liep de vrouw met de jongen, die vroeg of hij nu smoutebollen zou krijgen. Dat bleek te kloppen, als hij braaf was ! Met grote ogen keek hij zijn moeder aan en zei : Moeke, maar straks gaan we alleen maar met de poephaan terug hé ?" Zonder het zelf te horen zei ze : "Ja jong, als ge braaf zijt"

Achter hen trok de lokomotief zijn wagens op een zijspoor.

Antwerpen, 25 februari 1976.
Roger Bastaens.



Amsterdam.
 Inhouding van de verlenging van lijn 13. De 874 als één der
 eerste rijtuigen van de normale dienst op de Burgemeester
 De Vluchtlaan, in de richting van de nieuwe terminus :
 Geuzenveld rijdend.

DE LEVENSLOOP VAN EEN AMSTERDAMSE TRAMLIJN

Op zaterdagmiddag 12 oktober 1974 is de wens van een groot aantal Amsterdammers in vervulling gegaan; met enig feestelijk vertoon werd lijn 13 die dag doorgetrokken naar het "verre westen" van de hoofdstad, het Lambertus Zijlplein in het stadsdeel Geuzenveld. Circa 1200 meter nieuw dubbel tramspoor werd in betrekkelijk korte tijd aan het tramnet toegevoegd, waarmee de derde na-oorlogse verlenging van lijn 13 in westelijke richting een feit was.

De nieuwe trambaan volgt het westelijke deel van de Burg.Roëllstraat, die door de aanwezigheid van een middenberm, reeds bij de aanleg was voorbestemd om tramverkeer te gaan verwerken. Zijn vrije trambanen allang geen frontpaginanieuws meer, anders ligt dat bij de keuze van de bovenbouw, waarmee Amsterdam voor het eerst geheel nieuwe paden betreedt.

Op een ca. 30 cm. dikte onderlaag van gebroken grind werd op betonnen dwarsliggervoeten (onderling verbonden door ijzeren stangen) Vignolaspoor van het type S 41 gelegd dat, mede op akoestische gronden, werd 'afgeveerd' met kurkrubberplaatjes. Doordat de rails, die met verende klemmen aan en op het beton zijn bevestigd, geheel vrij liggen, moesten maatregelen worden genomen om het zgn. spoorspatten bij sterke temperatuur stijgingen te voorkomen.

Bovendien werd voor het eerst gebruik gemaakt van voorgespannen rails en werd - ook een novum voor het gemeentelijke vervoerbedrijf - de aanleg in handen gelegd van een aannemer: de Struktongroep. Boven dit spoorbaan-achtige tramspoor is ook een bovenleiding van een geheel voor Amsterdam nieuwe constructie gehangen: de zgn. kettingophanging. De (enkele) rijdraad hangt door middel van verticale trekdraden aan een hangkabel die na ca. 500 meter wordt afgespannen door gewichten. Door deze methode konden de bovenleidingsmasten - die hier tussen de beide sporen staan en die ook de openbare verlichting dienen - ca. 60 meter uit elkaar worden geplaatst. Dit systeem leverde een besparing van 50% aan palen op !

Naar deze verlenging hebben de bewoners van deze tweede Amsterdamse tuinstad bijna 20 jaar reikhalzend uitgezien en is het voor het eerst sedert 1962 dat de hoofdstedelijke tram weer een uitbreiding van haar tramnet onderging: dat was toen lijn 17 - thans sneltramlijn 1 - naar Osdorp.

Dat de ontsluiting van de westelijke tuinsteden per tram tot op heden zo traag is verlopen, is een gevolg geweest van de denkbeelden die men ten aanzien van de autobus in het recente verleden koesterde, men dacht de vervoerbehoefden met buslijnen te kunnen bevredigen. Men dacht er zelfs in de vijftiger jaren over het gehele tramnet successievelijk te verbussen. De toenemende stijging van het aantal passagiers op de (buitenwijk) autobuslijnen en een geringe daling van reizigers op de (centrum) tramlijnen, versterkte die mening bij een aantal deskundigen. Voorstanders van tramverkeer echter toonden aan dat, wanneer deze tendens zich zou voortzetten de in capaciteit beperkte autobus hiertegen niet was opgewassen.

Het inleggen van zgn. snelbusdiensten - die de buitenwijk een directe verbinding zonder overstappen met het centrum moest geven - bood aanvankelijk enig soulaas, maar zouden spoedig verstrikt raken in het opdringende privé vervoer. De snelbus werd - door de verlammeende invloed die van het Amsterdamse spitsuur uitging - met zijn extreem lange rittijden een farce, zodat een aantal van deze diensten, na eerst nog te zijn gereorganiseerd in de hoop op betere levenskansen, dan ook al weer tot het verleden behoort.

Omdat in die jaren de positie van het personeel mede zo'n grote rol ging spelen - enerzijds door krapte op de arbeidsmarkt, anderzijds door de sterk gestegen loonkosten - zocht men wederom heil bij de tram. Het aanleggen van vrije trambanen was de volgende stap. Zo zullen dan in de nabije toekomst alle vier westelijke tuinsteden een tramverbinding met het centrum krijgen, die een goed openbaar vervoer waarborgen. De verlenging van lijn 2 naar Slotervaart (Medisch Centrum, Louwesweg e.o.) is reeds in 1975 gerealiseerd. Ook lijn 7 zal via de Jan Evertsenstraat verlengd worden om, direct of wat later, samen met de dan weer ingekorte lijn 13 te eindigen in Slotermeer. Het nieuwe eindpunt Geuzenveld zal dan bediend gaan worden door een nieuwe lijn 14, die ook het centrum via de (gehele) Burg.Roëllstraat en Jan van Galenstraat als bestemming krijgt.

Een aantal buslijnen ruimt dan ongetwijfeld het veld, maar zeker is dat de bus altijd een aanvullende of (op zwakke relaties) zelfstandige taak zal (moeten) blijven verrichten; van goed tramvervoer gaat immers een wervende werking uit.

De zojuist geschetste tramplannen zijn, hoe paradoxaal het ook moge klinken, niet van vandaag of gisteren. Reeds ver voor het openbaar worden van het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 (!) speelde de toenmalige tramdirectie al met de gedachte hoe men de met tuindorpen vol te bouwen opgehoogde landerijen met (hoofdzakelijk) tramlijnen zou kunnen gaan bedienen. Deze filosofie heeft inderdaad vaste vormen genomen. De tweede wereldoorlog stak echter ook hier een spaak in het (tram) wiel, zodat de realisering van het inmiddels sterk geamendeerde uitbreidingsplan pas in de jaren vijftig ter hand kon worden genomen.

De levensloop van tramlijn 13 is een der merkwaardigste van het Amsterdamse tramnet. Ontworpen als laatste- en tevens als ceintuurlijn van het eerste elektrificatieplan (augustus 1900), verscheen deze lijn als de voltooiing van het definitieve plan op 25 november 1906 als de zgn. eilandenlijn: Centraal Station-Prins Hendrikkade-Czaar Peterstraat. Slechts het lijngedeelte Rapenburgerplein-Kattenburgerplein was het enige wat van de beide vorige en verworpen plannen was overgebleven.

Merkwaardigerwijs verplaatste lijn 13 zich sindsdien steeds meer naar het westen (een eigenschap die we ook bij lijn 18 aantreffen) met totale afstoting tenslotte van het oorspronkelijke traject. Lijn 13 was een buitenbeentje. Afgezien van haar al of niet bijgelovige lijnnummer, week het patroon van haar lijnkleuren sterk van het gebruikelijke af. De oorspronkelijke kleur was wit. Omdat haar status was gewijzigd in een zgn. radiale lijn (- 2 kleurenlijn), combineerde men het wit met het blauw van de andere

(toen nog) eilandenlijn (7) op geheel afwijkende wijze; de randen van de als het ware in elkaar passende kubussen kregen de kleuren wit-blauw-wit-blauw. De kop- en zijkoersborden evenwel behielden hun geheel witte achtergrond. Het blijft raadselachtig waarom men niet voor de staande kleuren wit/blauw - later, doch foutief gecombineerd, aan lijn 18 toegekend - heeft gekozen.

Onze lijn 13 was aanvankelijk bij het personeel niet erg geliefd. Wegens het vele enkelspoor en scherpe bogen was het voortdurend opletten geblazen. Omdat hierdoor slechts met matige snelheid gereden kon worden, deed ook het oudste (dus het meest trage) materieel op de lijn dienst. Het wekt dan ook geen verbazing dat deze lijn al spoedig bij het bedrijf bekend stond als "de strafkolonie".

Pas in 1908 wordt onze lijn verlengd naar de Dam; ook in zekere zin merkwaardig omdat de Dam sedert 18 maart 1906 definitief als tramknooppunt heeft afgedaan. Wellicht greep men terug naar het eerste elektrificatieplan dat in een lijn 10: Czaar Peterstraat-Dam voorzag. Op 18 november 1913 kreeg de lijn op het traject Centraal Station-Kattenburgerplein gezelschap van de lijn 18, nadat men eerst tot spoorverdubbeling tussen Gelderschekade en Kraansluis was overgegaan. Nog altijd reed de 13 met de oudste motorwagens. Daarin kwam in 1910 verandering toen ze naar de nieuwe lijn 14 verhuisden; lijn 13 kreeg toen de lage Unions (meestal de serie 15-38) Dertien jaar lang liet men lijn 13 ongemoeid; pas op 29 september 1921 werd een eerste (voortijdige) sprong naar het westen gemaakt. Met ingang van die dag ging het via de Rozengracht en Bilderdijkstraat naar de Kwakersstraat (1) in de onmiddellijke nabijheid van de huidige centrale werkplaats. Daarmee kreeg de lijn weer twee kopeindpunten (op de Dam werd namelijk 'gelust') en wederom ander materieel (de zgn. Keulenaars: serie 180-229)

Dit eindpunt was echter van tijdelijke aard, omdat eerder - bij besluit van de Gemeenteraad van 22 september 1921 - het eindpunt Frederik Hendrikplantsoen was vastgesteld. Toen dan ook de tramsporen aldaar en in de Fred. Hendrikstraat waren gelegd, kon lijn 13 op 5 oktober 1922 naar dit nieuwe eindpunt worden verlegd (rondrijden). De grote annexatie van 1921, die o.m. de gemeente Sloten bij Amsterdam bracht, opende nieuwe perspectieven voor de woningbouw. Natuurlijk hield het tramnet daarmee gelijke tred. Al op 3 november 1927 werd het eindpunt Fred. Hendrikplantsoen omgeruild tegen het nieuwe kopeindpunt Hoofdweg (noord (2)). Daartoe was eerst op de Adm. de Ruyterweg het dubbel meterspoor van de tram naar Haarlem/Zandvoort (ESM) overgenomen en vervolgens omgebouwd tot dubbel drierailig spoor. Ook in de gloednieuwe Jan Evertsenstraat en Hoofdweg kwam dubbel gemeentetramspoor. Het door lijn 13 verlaten traject door de Fred. Hendrikstraat kwam pas weer op 12 april 1928 tot leven na een omlegging van lijn 23.

Omdat de lange westelijke tak van deze lijn veel zwaarder werd belast dan de oostelijke, schoot al op 8 december 1927 de versterkingslijn 13S (S-Supplement) te hulp, die op de drukke uren - aanvankelijk met losse 400 en, maar na 1 juli 1930 geheel met grootbordesstellen (lage AEG-ers - 700en) - het traject Mercatorplein (rondrijden) - Centraal Station ging versterken. Lijn 13 kreeg uiteindelijk ook bijwagens die, aanvankelijk nog door de Keulenaars, maar successievelijk en eveneens door lage AEG-ers werden voortgetrokken.

Het werd nu druk op het Mercatorplein omdat naast de 13 ook de lijnen 7 en 17 dit punt als bestemming hadden. Toen 13 S verscheen was lijn 17 alweer verdwenen, maar op 13 juni 1929 kwam lijn 12 daarvoor in de plaats met standplaats Hoofdweg-zuid echter (2).

Tussen de eindpunten Mercatorplein en Hoofdweg werd het "stuivertje wisselen". Zo eindigde 13 S sedert 12 september 1929 bij zijn 'grote broer' 13. Omdat het rangeren van twee bijwagenslijnen op het slechts 2-sporige kopeindpunt spoedig als bezwaarlijk werd ervaren, kregen 13 en 13 S, alsmede lijn 12, op 31 oktober 1929 hun

(1) koersborden-aanduiding: Bellamyplein

(2) koersborden-aanduiding: Mercatorplein

standplaats op het Mercatorplein zelf, in ruil voor de met losse motorwagens geëxploiteerde lijn 7, die op 13 juni 1929 haar Eenmanwagens aan de nieuwe lijn 12 had afgestaan.

Om praktische redenen hervond deze lijn 12 - die op zondagen met aan de EMW-dienst aangepaste bijwagens reed - op 22 oktober 1930 weer zijn standplaatsrust op de Hoofdweg (zuid). Kort daarop, op 12 februari 1931, wordt 13 S een zelfstandige lijn met het zojuist vrijgekomen lijnnummer 19 (lijnkleuren: wit/rood liggend; materieel: aanvanke-lijk mw. 230-235, later de Siemenswagens 321-355).

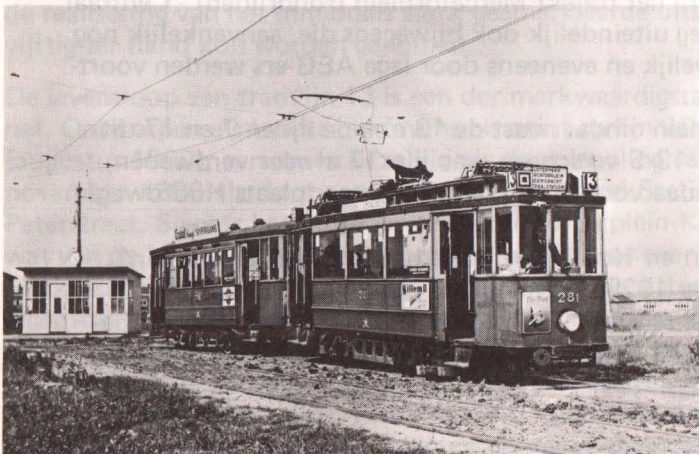
Grote gebeurtenissen werpen hun schaduw immers vooruit. Bij de grote, uit de crisis voortgekomen reorganisatie (lees: inkrimping) van het tramnet, vonden op 1 januari 1932 niet alleen vier tramlijnen (w.o. lijn 12) hun Waterloo, maar beroofde men ook lijn 13 van haar oostelijke tak, die - mirabile dictu - lijn 19 ging heten. Het kan verke- ren ! Want ook deze 19 kreeg eerst de wagens 230-235 ! De sporen van het sedert 31 oktober 1929 buiten dienst gestelde eindpunt Hoofdweg (noord), die eens een aanzet beloofden voor verdere tramuitbreidingen, werden in 1946 verwijderd om elders in de stad de door de oorlog ontstane nood te helpen lenigen.

Na amper vier jaar kon men echter de wegwerkers aldaar weer begroeten. Niet alleen om dat stukje spoor weer te herleggen; beslist niet ! Zij gingen verder tot het in wor- ding zijnde Bos en Lommerplein, toen nog een onherbergzame zandvlakte. Op 20 juli 1950 werd onze lijn 13 daarheen verlengd en was daarmee de eerste uitbreiding sinds het einde van de oorlog een feit.

Nog net voor de grote verbussingswoede werd op 30 september 1954 lijn 13 feestelijk binnengehaald in Amsterdams eerste na-oorlogse tuinstad Slotermeer, waar de ruim 3 km-langen lijn eindigde bij het in uitvoering zijnde recreatiegebied Sloterplas, een door zandwinning ontstaan kunstmatig meer. Eerder, op 6 augustus 1953 konden de eerste tuinstadbewoners reeds gebruikmaken van de daarheen verlengde buslijn F.



*Eerste tram op openingsrit naar Slotermeer.
Burg. De vluchtdaan.*

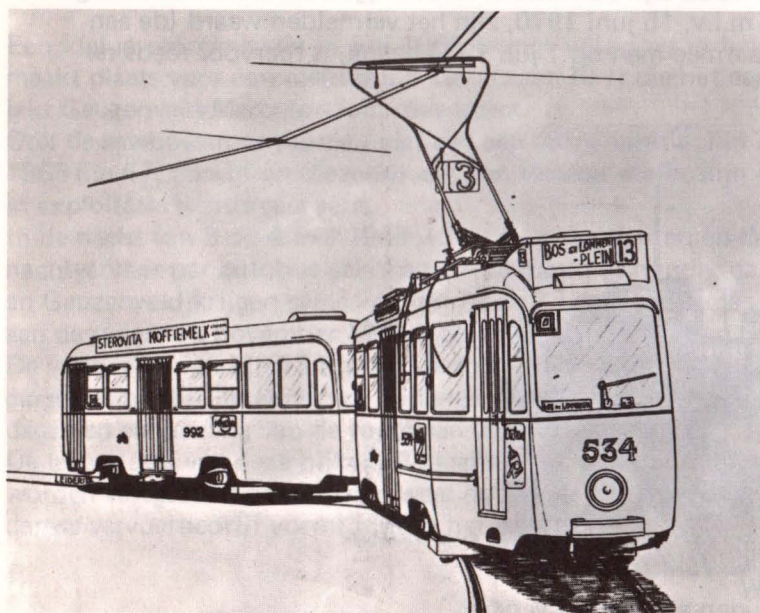


*GVB - Amsterdam.
emr 281 met bw 776 op lijn 13,
eindpunt Slotermeer.laan.
Slotermeer.laan.*

Toch zag het er somber uit voor lijn 13. Men opperde het plan de lijn te verbussen wanneer de NZH-lijn in 1957 zou zijn verdwenen, om, zo heette het, "ervaring op te doen hoe deze wijze van exploitatie werkt op een drukke uitvalsweg" (Raadhuisstraat-Rozengracht). Lijn 7 wilde men via de Jan van Galenstraat dan verlengen naar de Sloterplas, waarvoor in 1956 inderdaad reeds een aantal bovenleidingspalen werd geplaatst. Noch het een noch het ander werd werkelijkheid. De dienst op de dagelijks drukker wordende 13 moest regelmatig versterkt worden. Nadat het aantal tramstellen sedert 23 oktober 1955 op 16 en 2 extra's was gebracht, nam in januari en februari 1956 het aantal extra stellingen geleidelijk tot vier toe. Het werd zelfs zo druk dat een parallel lopende buslijn 13 S (sic) op 31 januari 1956 moest worden ingelegd, die, na enkele routewijzigingen, eerst op zaterdag en later (25 juni 1965) ook op werkdagen weer werd opgeheven uit gebrek aan belangstelling (lees: verschuiving naar privé-vervoermiddelen).

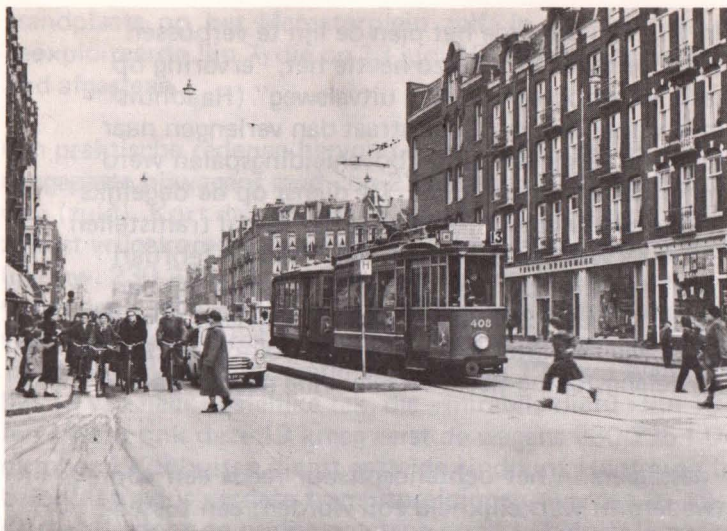
Op 19 november 1956 kregen de passagiers in het ochtendspitsuur reeds een voorproefje van wat op 9 maart 1959 (wederom) werkelijkheid zou worden: een tussendienst Bos en Lommerplein-Centraal Station (geen apart lijnnummer). In de middagspits werden niet minder dan 21 tramstellen ingezet - frequentie 3 à 3'30" minuut met een omlooptijd van 67'30" minuut - die alle doorreden naar Slotermeer. Het plan lijn 13 te verleggen naar het einde van de Burg. de Vluglaan bij de Haarlemmerweg en lijn 7 het eindpunt Sloterbad te geven, vond eveneens geen doorgang. Als aanvulling op de lage AEG-ers 236-300 (inmiddels vernummerd in 1236-1300) kwam op 12 januari 1957 een aantal motorwagens van de serie 396-425 de gelederen versterken; sedert juni werd zelfs de gehele zondagsdienst met dit materieel uitgevoerd.

Op 8 maart 1959 werden de verbindingen met de westelijke tuinsteden gereorganiseerd. Het vervoer naar Geuzenveld werd door instelling van een nieuwe en rechtstreekse buslijn gedeeltelijk aan lijn 13 ontnomen, waardoor de tramdienst eniger-



Lijn 13 BL. (Bos- en Lommerpleindienst) drie-assers.
9 maart 1959.

mate kon worden beperkt; de normale dienst naar Slotermeer geschiedde sedertdien met de stellingen 396-445/701-826, terwijl de aanvullende dienst tot Bos en Lommerplein met 3-assers werd gereden. Met deze differentiatie was het publiek zeer gediend. Toen men begin 1960 de B&L-dienst met 400-en ging rijden, kwam het gele kopkoersbord in zwang om vergissingen bij het publiek te voorkomen.



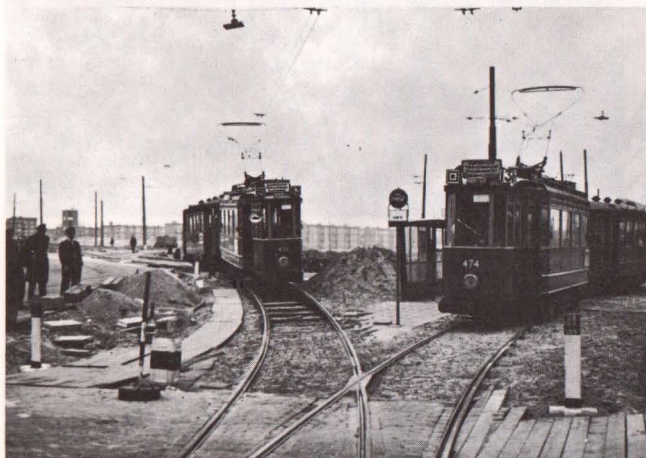
De Clercqstraat

De eerste dubbelgelede wagen waarop het lijncijfer 13 was voorgefilmd, kwam op 20 december 1959 op straat. Lijn 13 was daarmee de vijfde lijn die met dit fraaie materieel werd uitgerust, niet nadat eerst de bovenleiding in Slotermeer van dubbele rijdraden was voorzien, de stroomvoorziening aldaar was verbeterd en een nieuwe ondercentrale in gebruik was gekomen.

Gedurende een aantal jaren zag men nu drie typen trams op lijn 13: twee-, drie- en achtassers !

Op 8 oktober 1961 werd de B&L-dienst doorgetrokken naar Slotermeer en kwam aan deze tussendienst in feite een einde.

Tot 12 oktober 1974, de dag waarop ook Geuzenveld zijn tram krijgt, valt er niet veel spectaculairs meer te melden; slechts de profielswijziging in 1964 van het Bos en Lommerplein, dat echter pas in 1966 zijn definitieve vorm krijgt alsmede de invoering van de zelfbediening op lijn 13 m.i.v. 15 juni 1970, zijn het vermelden waard (de aanleg van de nieuwe trambaan, waarmee men op 1 juli 1974 begon, is hiervoor reeds ter sprake gebracht).

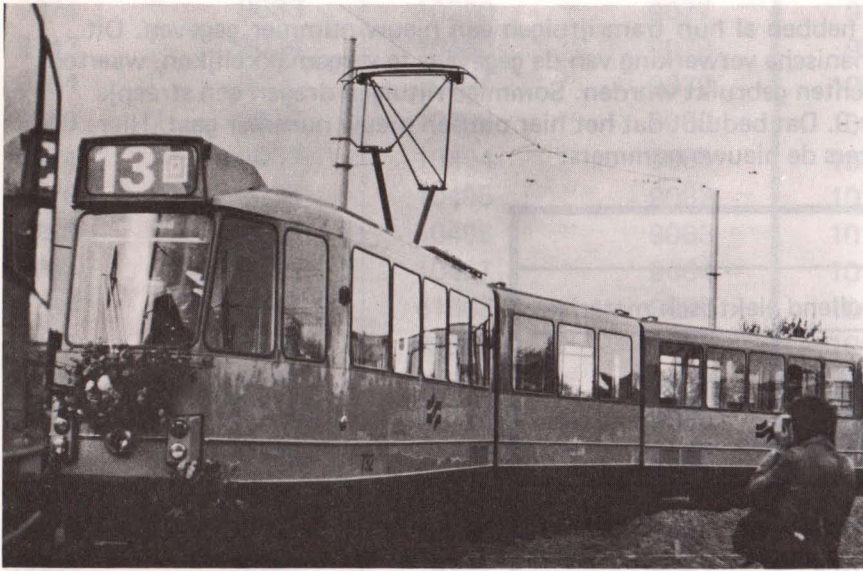


Bos- en Lommerplein.

Rest mij nog enkele regels te wijden aan het busvervoer.

De reeds eerder gesignaleerde lijn F maakte op 3 juni 1956 plaats voor de op 30 januari 1956 ingestelde lijn 21 naar Geuzenveld, een lijn die oorspronkelijk als lijn R was gepland. In 1958 is de woningbouw in Geuzenveld zover gevorderd dat een busstation aan de De Savorin Lohmanstraat in gebruik kan worden genomen, waar behalve lijn 21 ook snelbuslijn 20 (22.9.58) en de nieuwe buslijn 23 (19.10.58: Surinameplein-Slotervaart-Osdorp-Geuzenveld) hun pied à terre hebben.

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN



Inhuldigingstram, (2e rijtuig) 732 op de eindpuntlus van Geuzenveld in Amsterdam bij gelegenheid van de verlenging van lijn 13.

Een kleine reorganisatie in juli 1960 brengt wijziging in het lijnenpatroon. Lijn 23 maakt plaats voor een nieuwe lijn 19 (alweer 19 !) die het eerder aan 23 gegeven traject Geuzenveld-Mercatorplein overneemt.

Ook de snelbussen ontkomen niet aan een reorganisatie; lijn 20 wordt op 18 oktober 1965 lijn 47, terwijl op diezelfde dag een tweede snelbuslijn 45 (Geuzenveld-Centrum) in exploitatie wordt gebracht.

In de nacht van 3 op 4 mei 1969 wordt in de hoofdstad en daarmee in Nederland nachtvervoer per autobus geïntroduceerd met niet minder dan acht lijnen. Slotermeer en Geuzenveld krijgen samen de lijn 72 en 73. Maar daarmee komt tevens een einde aan de sedert 15 november 1954 ingevoerde spoordiensten op tramlijn 13 !

De verlenging van lijn 13 brengt tenslotte, last but not least, wederom enkele wijzigingen in het buslijnnet: de verlenging bij een aantal diensten op lijn 19 op werkdagen en aanpassing van de route van snelbus 47.

De levensloop van deze bijkans 70 jaar oude tramlijn besluitende, kan met voldoening worden vastgesteld dat de tram weer de ruggegraat van het thans jubilerende Amsterdamse vervoerbedrijf vormt ! Moge het zo blijven !

W.J.M. leideritz.

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN...

NMVB - NCV alloqui valent, concessu met
pku loqukur Afrenku : nd
Int. Sed satis jam fecisse

De Buurtspoorwegen hebben al hun tramrijtuigen een nieuw nummer gegeven. Dit met het doel, de mechanische verwerking van de gegevens te vergemakkelijken, waartoe slechts vier cijfers mochten gebruikt worden. Sommige rijtuigen dragen een streepje onder het eerste cijfer 9. Dat beduidt dat het hier om een nieuw nummer gaat. Hieronder vinden onze lezers de nieuwe nummers.

VERKLARING		
Nieuwe nummering rollend elektrisch materieel.		
A.	-	oude nummering
B.	-	exploitatiegroep - Kode
C.	-	nieuwe nummering
Kode:	0	- Trammuseum Schepdaal
	3	- Henegouwen
	6	- Brabant
	7	- Grotten van Han
	9	- West-Vlaanderen

Spoo materieel: Elektrische motorrijtuigen

TS 1

Type S enkele richting

A	B	C			
9818	9.	9000	10043	"	9016
9819	"	9001	10044	"	9017
9941	"	9002	10045	"	9018
9942	"	9003	10046	"	9020
9943	"	9005	10047	"	9021
9944	"	9006	10048	"	9022
9945	"	9007	10049	"	9023
9947	"	9008	10050	"	9024
9948	"	9009	10051	"	9025
10001	"	9010	10052	"	9026
10002	"	9011	10053	"	9027
10004	"	9012	10054	"	9028
10005	"	9013			
10041	"	9014			
10042	"	9015			

TS 2			TS 3			Type S - twee rijrichtingen + Premetro		
Type S twee richtingen								
A	B	C	A	B	C	A	B	C
9652	3.	9030	10279	3.	9074	9667	3.	9120
9670	"	9031	10283	"	9075	9748	"	9121
9672	"	9032	10287	"	9076	9749	"	9122
9674	"	9033	10290	"	9077	9750	"	9123
9743	"	9034	10490	"	9078	9759	"	9124
9764	"	9035	10491	"	9079	10000	"	9125
9769	"	9036	10492	"	9080	10150	"	9126
9774	"	9037	10494	"	9081	10164	"	9127
9776	"	9038	10495	"	9082	10167	"	9128
9780	"	9039	10496	"	9083	10168	"	9129
9787	"	9040	10497	"	9084	10169	"	9130
9789	"	9041	41003	"	9085	10171	"	9131
9975	"	9042	41004	"	9086	10174	"	9132
9978	"	9043	41006	"	9087	10175	"	9133
9979	"	9044	41010	"	9088	10177	"	9134
9987	"	9045	9669	6.	9089	10178	"	9135
9989	"	9046	9671	"	9090	10180	"	9136
9996	"	9047	9736	"	9091	10184	"	9137
10063	"	9048	9737	"	9092	10185	"	9138
10065	"	9049	9738	"	9093	10186	"	9139
10076	"	9050	9740	"	9094	10187	"	9140
10093	"	9051	9753	"	9095	10224	"	9141
10166	"	9052	9762	"	9096	10226	"	9142
10172	"	9053	9785	9	9097	10228	"	9143
10202	"	9054	9974	"	9098	10232	"	9144
10211	"	9055	9977	"	9099	10234	"	9145
10227	"	9056	9980	3	9100	10251	"	9146
10230	"	9057	9981	"	9101	10252	"	9147
10231	"	9058	9983	"	9102	10272	"	9148
10236	"	9059	9984	2	9103	10275	"	9149
10239	"	9060	10023	"	9104	10278	"	9150
10240	"	9061	10024	"	9105			
10242	"	9062	10057	"	9106			
10243	"	9063	10061	"	9107			
10246	"	9064	10069	"	9108			
10257	"	9065	10075	"	9109			
10264	"	9066	10222	"	9110			
10268	"	9067	9646	9.	9111			
10269	"	9068	9647	"	9112			
10270	"	9069	9657	"	9113			
10271	"	9070	9746	"	9114			
10273	"	9071	10261	"	9115			
10274	"	9072	10323	"	9116			

TN : Type N			T.M.L. : ladderwagen			T.N. : Type N : tot bijwagen omgebouwde motorwagen		
A	B	C	A	B	C	A	B	C
10433	6.	9270	44604	9.	9295			
10441	"	9271	44602	0	44602	19714	3	9440
10446	"	9272				19715	"	9441
10463	"	9273	T.M.S. : slijpmotorwagens			19716	"	9442
10467	"	9274	A	B	C	19717	"	9443
10472	"	9275				19718	"	9444
10473	"	9276	21001	3	9297	19693	9	9445
10474	"	9277	21002	3	9298	19694	"	9446
10475	"	9278	21006	9	9299	19695	"	9447
10476	"	9279	Type T.P.T. : motorwagen met reisgoedafdeling			19696	"	9448
10477	"	9280	A	B	C	19697	"	9449
10478	"	9281				19698	"	9450
10479	"	9282	09965	0	09965	19699	"	9451
10480	"	9283	10020	0	10020	19700	"	9452
10481	"	9284	10298	0	10298	19701	"	9453
10482	"	9285	Spoormaterieel : bijwagens			19702	"	9454
10483	"	9286				19703	"	9455
10485	"	9287				19704	"	9456
T. Sd. : Type Standaard			TS 2 - Type S			19705	"	9457
A	B	C	A	B	C	19706	"	9458
9729	0	9290	S 19578	3	9300	19707	"	9459
9817	0	9291	S 19579	3	9301	19708	"	9460
9994	9	9292	S 19580	3	9303	19709	"	9461
10284	9	9293	TS 3 - Type S - omgebouwde motorwagens tot bijwagens			19710	"	9462
10292	6	9294	Type Pré-metro			19711	"	9463
10308	6	10308	A	B	C	19712	"	9464
10393	6	10393				19713	"	9465
T. 2 E : Twee-assige rijtuigen			19719(9766)	3	9305			
A	B	C	19720(9767)	"	9306			
09004	0	09004	19721(9781)	"	9307			
09019	"	09019	19722(10183)	"	9308			
09073	"	09073	19723(10182)	"	9309			
09314	"	09314	19724(10493)	"	9310			
09515	"	09515	19725(9735)	"	9311			
09537	"	09537	19726(9771)	"	9312			
09603	"	09603	19727(9783)	"	9313			
09727	"	09727	19728(9985)	"	9314			
10112	"	10112	19729(10064)	"	9315			
			19730(41011)	"	9316			

T. Sd. : - Type Standaard						T. 2E : Twee-assig materieel Type twee assen en verscheidene		
A	B	C	A	B	C	A	B	C
19421	6	9484	19673	9	9526			
19444	"	9485	19674	"	9527	0596	0	0596
19445	"	9486	19676	"	9528	0803	"	0803
19446	"	9487	19679	"	9529	A 1209	"	1209
19449	"	9488	19685	"	9530	1344	"	1344
19480	"	9489	19688	"	9531	C 1505	"	1505
19481	"	9490	19689	"	9532	1590	"	1590
19482	"	9491	19691	"	9533	A 1625	"	1625
19484	"	9492	19692	"	9534	1648	"	1648
19493	"	9493	19541	"	9536	1836	"	1836
19494	"	9494	19542	"	9537	A 8798	7	8798
19496	"	9495	19544	"	9538	8812	"	8812
19498	"	9496	19545	"	9539	8820	"	8820
19594	"	9497	19547	"	9540	8821	"	8821
19595	"	9498	19548	"	9541	8861	"	8861
19596	"	9499	01853	0	01853	8893	"	8893
19597	"	9500	x 19219	0	19219	8895	"	8895
19324	3	9501				8896	"	8896
19336	"	9502				8947	0	8947
19354	"	9503	T. BC. Type Braine-le-Comte			A 10782	"	10782
19376	"	9504	A	B	C	11509	"	11509
19377	"	9505				11620	"	11620
19398	"	9506	19457	3.	9550	A 11751	"	11751
19405	"	9507	19459	"	9551	19220	7	19220
19406	"	9508	19462	"	9552	2000	0	2000
19409	"	9509	19463	"	9553	2026	"	2026
19276	"	9510	19464	"	9554	2107	"	2107
19355	"	9511	19467	"	9555	2121	"	2121
19323	"	9512	19469	"	9556	A 2249	"	2249
19339	"	9513	19470	"	9557			
19344	"	9514	19471	"	9558			
19399	"	9515	19472	"	9559			
19533	9	9516	19473	"	9560			
19534	"	9517	19475	"	9561			
19537	"	9518	19478	"	9562			
19538	"	9519	19479	"	9563			
19656	"	9520						
19660	"	9521						
19664	"	9522						
19666	"	9523						
19668	"	9524						
19669	"	9525						

Op maandag 24 maart 1975 had PCC 2017 van lijn 3 een zware aanrijding met de 2039 van lijn 24, op het Koningin Astridplein omstreeks 9 uur. Er waren een twintigtal gewonden. Enkele weken later kon de 2039 terug in dienst genomen worden, maar de 2017 was er erger aan toe. Dit rijtuig moest terug naar de fabriek in Brugge worden gebracht voor herstelling. Dat gebeurde op 15 april 1975. Na herstelling kwam de tram terug naar de Scheldestad op di 17 februari 1976, waar hij in de CW Hoboken nog herschilderd moest worden.



Vooropening van de Antwerpse Pré-Metro, door het MIVA-personeel. De 2126, voor de gelegenheid in het lichtgroen gezet, verlaat de tunnel op de De Keyserlei.



Vooropening van de Antwerpse Pré-Metro door het MIVA-personeel. PCC 2067 in het station Opera, rijdt naar het Centraalstation.

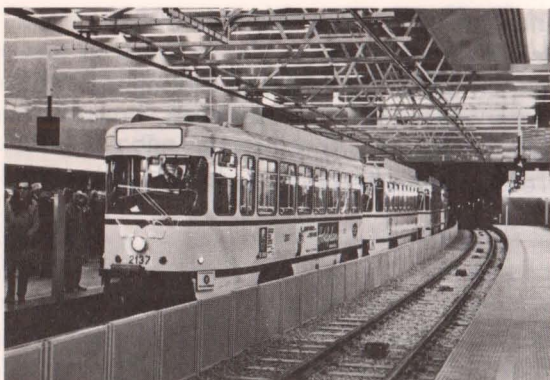
Alhoewel reeds tot het dagelijks gebeuren behorend, zou het niet heel juist zijn even in herinnering te brengen dat op dinsdag 25 maart 1975 te Antwerpen het eerste stukje pré-metro geopend werd.

Het begon al op zondag 23 maart met de vooropening van de moltram voor het personeel van de MIVA. Kort na de middag reden de versierde rijtuigen 2126, 2069 en 2067 met genodigden de helling af, om ondergronds de nieuwe aanwinst te verkennen.

Voor de gelegenheid werden op deze rijtuigen films aangebracht met "MIVA-PERSONEEL". een bijzonderheid die zelfs bij de officiële opening, twee dagen later niet werd herhaald. De openingsdag begon kort voor het middaguur, en terwijl de Minister van Verkeerswezen, dhr Chabert langs de roltrappen bij de opera naar beneden ging, stonden tegenstanders van de metro in zijn onmiddellijke omgeving te betogen. Dhr. Chabert nam vriendelijk het hem aangeboden "zwartboek" in ontvangst, wat op applaus onthaald werd. Beneden vonden de traditionele toespraken plaats, waarna in de zes gekoppelde rijtuigen, twee aan twee, werd gestapt voor de openingsrit.

Deze trams waren de volgende: 2141 en 2134; 2137 en 2143; 2127 en 2128; 2130 en 2135; 2131 en 2132 en tenslotte 2140 met 2129. Alle rijtuigen droegen een witte film, zonder enige tekst, en zonder enig bloemstuk ! In elk station werd uitgestapt om het even van nabij te bekijken. Na afloop van de openingsplechtigheid, werd de tunnel opengesteld voor het alledaagse verkeer. De eerste wagen die naar beneden dook met al dan niet betalende reizigers was de 2136 op lijn 2. Lijn 15 is pas gevolgd op 30 juni 1975.

Door de opening van de ondergrondse waren er twaalf rijtuigen uit de dienst genomen, met als gevolg dat op die dag oude rijtuigen in de normale dienst werden ingezet. Op lijn 12 reden 7382, 7384 en 7386. Juist een week later, op dinsdag 1 april reed het laatste oude rijtuig op lijn 10 en tevens op het net. Deze eer viel te beurt aan emr 4417.



Inhuldigingsrit van de Antwerpse Pré-Metro. Het station Meir, met de gekoppelde rijtuigen 2137 - 2143 en 2127 - 2128.



Inhuldigingsrit van het eerste stuk van de Antwerpse Pré-Metro. De genodigden bezoeken het station Meir.

Op zaterdag 15 maart was er door talrijke genodigden onofficieel afscheid genomen van onze oude rijtuigen. Tachtig personen reden over alle lijnen van het net met de rijtuigen 7384 en 7387. Dit rijtuig was versierd met bloemen en vlaggetjes, en reed steeds voorop, zodat vanuit het rijdende rijtuig nog ontbrekende foto's konden gemaakt worden van de niet versierde 7384.

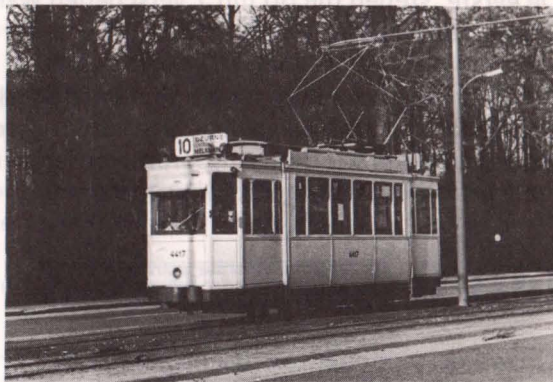
In de namiddag werd het weer uitgesproken slecht, maar dat belette niet dat de fotografen zich bleven inspannen.

Vrijdag 21 maart 1975 was weer een dag van afscheid:

emr 6403 werd in Hoboken opgeladen en is overgebracht naar Nederland. Het rijtuig staat voorlopig in Veendam.



Miva-rijtuig 7384 tijdens de afscheidsrit van het oude materieel op lijn 8, in Deurne op de Boekenberglei, bij het eindpunt Eksterlaar.

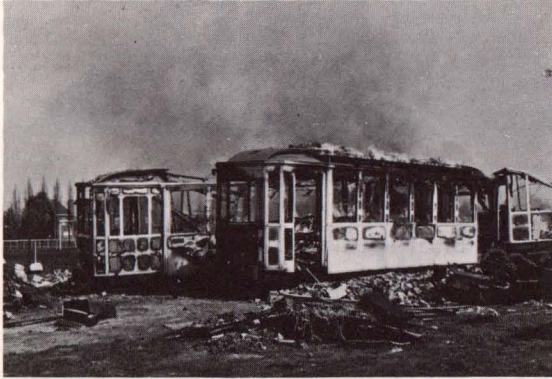


mw 4417 van de MIVA verzekert de laatste dienst op lijn 10. Dit was tevens de laatste dienst met oude rijtuigen op het MIVA-net. Turnhoutsebaan in Deurne.

Op 13 april stond een heleboel oude rijtuigen op de linkerscheldeoever in Burcht te wachten op de brandstapel. Op maandag 21 april '75 verscheen de beul en stak hij het vuur aan de lont. Bij dit inferno bleven in het vuur, de rijtuigen 7381, 7382, 7384, 6350 en 4415.

Het drama begon omstreeks 9u. en het eerste slachtoffer van de steekvlam uit de snijbrander was de 4415, die weldra brandde als een toorts, en het vuur overzette op de 6350. De brand had geen vat op de 7384, zodat de beul een tweede maal moest optreden. De vlammen weigerden een tijdlang hun werk te doen. Uiteindelijk, na meerdere pogingen, ging het uithoudingsvermogen van de 7384 eraan, en weldra verraadde een dikke, zwarte en in het rijtuig kokende walm, dat de strijd gestreden was. Smeulende resten was na enkele minuten alles wat nog overbleef van de roemrijke Antwerpse tramvloot, die sinds 1902 een zo eigen karakter aan het Antwerpse straatbeeld had gegeven.

Van de oude rijtuigen blijven thans nog de volgende over: 9901 (ex 4442) en 9902 (ex 4436), reclamewagens;
 Depannagewagens: 5851 (ex 4405) Groenenhoek, en 5853 (ex 4413) in Hoboken.
 Verder de 5855 (ex 305 en daarvoor 209) als rangeerwagen in de CW Hoboken.
 Wegen en Werken: 8821 (kipbakwagen) 8823 (ex 5115), slijpwagen; 8826 en 8827, beide trekkers voor lorries en spoorwagens, en vroeger respectievelijk nrs 4430 - 4433.
 Tenslotte de zoutwagens 4417 en 4429.

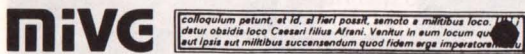


Miva-rijtuigen gaan in vlammen op, op de sloperswerf van dhr Vander Gucht uit de Klinge, in Burcht. emr 7384 bij zijn inferno, als laatste van de reeks. Ernaast de 7381.

Op dinsdag 29 juli '75 werd begonnen met de heraanleg van de tramsporen op de Deurnebaai in Merksem. Deze sporen waren weggenomen voor rioolbouw en de asfalteringswerken in deze straat. De straatwerken begonnen op 11 maart.

Maandag 20 oktober 1975 bracht voor de eerste maal gekoppelde rijtuigen op lijn 7 in de morgenspits. Op lijn 8 rijden ook nog gekoppelde rijtuigen in beide spitsen. De eerste stellen die op lijn 7 verschenen waren: 2163-2164; 2161-2129; 2151-2154; 2150-2152; en 2128-2149.

Op maandag 1 september begonnen in Merksem de herbestratingswerken van de Bredabaan, waarbij een eigen baan wordt geschapen voor tram en bus. De werken zullen een jaar duren. De tramsporen worden verder uit elkaar gelegd, omdat ook bussen medegebruik van deze strook krijgen.



Onze korrespondent uit Gent heeft zijn berichtgeving stopgezet, zodat wij slechts sporadisch wat nieuws opvangen. Daaruit blijkt dat alle PCC-rijtuigen nu uitgerust zijn met dezelfde stellen lichten voor- en achteraan. Deze lichten bestaan uit een groep van drie lampen; een wit, een oranje en een rood licht.

STIC : Charleroi

Het tramviadukt in Charleroi is nog steeds niet in dienst genomen. De sporen liggen er vrijwel geheel op, en het station op de Samber is in afwerking. Het Noordstation staat in de ruwbouw.



Sedert 22 juni 1974 rijdt lijn 94 onder de Thomasbrug door, waarbij de brug van de Koninginnelaan voor tramverkeer niet meer aan bod komt.

13 juli 1974: de tramlijnen 52, 55, 58, 62 en 90 hebben het traject van de Brabantstraat verlaten, en rijden als volgt: Vooruitgangstraat, waar met een ruime boog rond de esplanade van het Noordstation wordt gereden, om voorbij het station, terug op de bestaande sporen van de Vooruitgangstraat te komen. Lijn 81 volgt eveneens deze omlegging. De andere lijnen rijden nu via de Thomasbrug en de Koninginnelaan naar het Liedtsplein, en verder normale reisweg.

Vanaf 15 aug. 1974 reden de trams van de Kleine Ring via de Kruidtuinlaan naar de Schaarbeekse Poort, waar ze dan afbuigen naar de Koningsstraat, om via de Regentschapstraat en het Gerechtshof het Louizaplein te bereiken, vanwaar verder de normale reisweg gevolgd wordt. Deze toestand bleef duren tot en met 18 aug. 1974. Die avond werd de ondergrondse tussen de Marktstraat en het Madouplein in gebruik genomen.

Al die tijd pendelden bussen langs de Kleine Ring, om aan de verlaten halten, wachtende reizigers op te pikken.

Op 18 aug. '74 rond 22u. werd de officiële ingebruikname van het nieuwe stuk ondergrondse gevierd, maar een bomalarm hield de genodigden een tijdlang van hun drankje weg. Vanaf 19 aug. 1974 rijden alle lijnen van de Kleine Ring ondergronds, waarbij de stations Kruidtuin en Rogier in gebruik werden genomen. Het Rogierstation slechts ten dele, omdat de kruising met de Noord-Zuid as pas in september of oktober 1976 in dienst genomen zal worden.

Vanaf 19 aug. '74, bij het begin van de dienst werden de lijnen 32 en 102 verlengd, naar resp. het Werrieplein en het Jef Mennekensplein.

Alle rijtuigen van de reeks 4000 zijn ondertussen voorzien van een pantograaf en kunnen in de tunnels rijden.

Het tramstel 1604 en 603 is tijdens het weekeinde van 21/22 juni '75 per trein naar Rotterdam overgebracht, waar het ingescheept is voor Paraguay. Het zal dienst doen in Ascusion. Daar heeft het ondertussen al rondgereden met de blauwe film *Réservé Voorbehouden*, met sleepbeugel uitgerust.

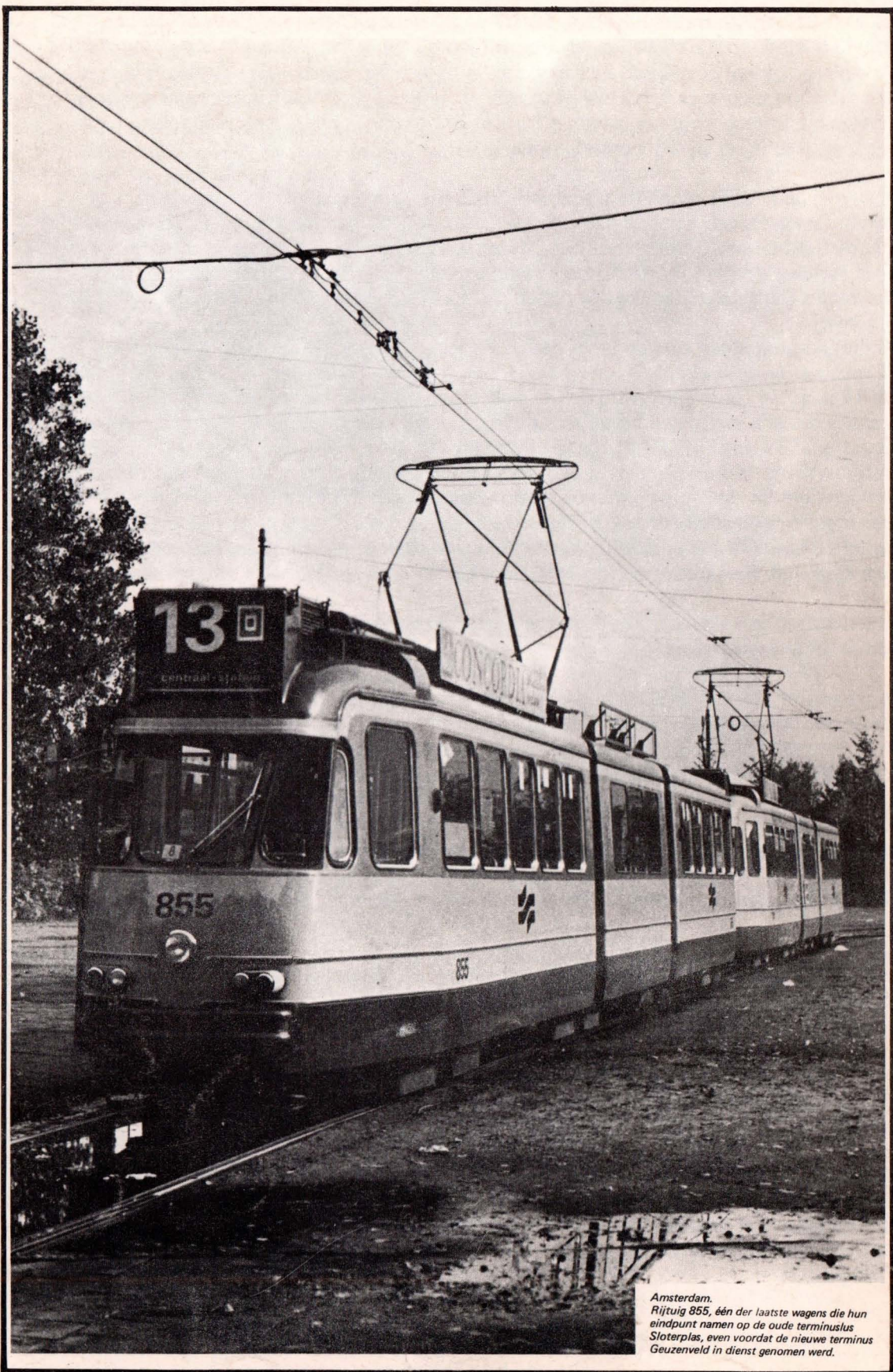
Tijdens de zomermaanden van 1975 hebben om de veertien dagen op zondag, de muzeümrijtuigen voor het publiek gereden tussen stp Woluwe en Tervuren.

Ook de rijtuigen van de reeks 9000 worden sedert de zomer '75 voor tunneltrajecten uitgerust.

In het voorjaar '75 heeft het Gemeentebestuur van Groot-Bijgaarden zijn akkoord gegeven voor het bouwen van een terminus. De MIVB heeft bij het Ministerie om toelating gevraagd. Doortrekking van lijn 19 naar Dilbeek is voorzien.

In het afgelopen jaar is bij B.N. in Brugge een bestelling van 21 en 20 dubbelgelede rijtuigen geplaatst. Eerlang zal een bestelling van nogmaals 20 dubbelgelede rijtuigen volgen.

Met ingang van 9 december 75 is lijn 62 verlengd tot het Montgomeryplantsoen, waar sedert 24 okt. '75 een nieuwe eindpuntlus is aangelegd. Lijn 62 rijdt op en af langs de IJzerlaan. Het tramverkeer in de Gerardstraat is vervallen. De nieuwe terminus is eindpunt van de lijnen 62 en 81. Een tweede spoor dient als uitwijkspoor voor defekte rijtuigen.



Amsterdam.
Rijtuig 855, één der laatste wagens die hun
eindpunt namen op de oude terminus
Sloterplas, even voordat de nieuwe terminus
Geuzenveld in dienst genomen werd.