

AMUTRA

T.T.A.

"TRAMPOST"

MEDEDELINGSORGaan

MAANDBLAD van de "VRIENDEN VAN HET TRAMMUZEUM" te Schepdaal.
Verantwoordelijk voor deze uitgave is: AMUTRA,
Wielemans-Ceuppenslaan, 47, Brussel 19. De redactie wordt
waargenomen door Roger Bastaens, Kerkendijk, 1, Borgerhout.
2° JAARGANG, nummer 1. Oktober 1968.

Wij hebben het genoegen U, vriend-lezer, hierbij het eerste nummer van de tweede jaargang van Trampost aan te bieden. Er zijn redenen, aan te nemen dat het groeiproces zich gunstig ontwikkelt. Waar we in het verleden wel eens moeilijkheden hebben gehad van verschillende aard, zijn we ervan overtuigd deze moeilijkheden niet met een pennetrek onbestaan te kunnen maken, maar dat neemt niet weg dat wij vast besloten zijn in de toekomst aan deze hinderpalen het hoofd te bieden.

Ons vorig blad is met vertraging verschenen. Nochtans was alles tijdig gereed, maar aangezien we aangewezen zijn op een duplikatormachine van anderen, kon wegens ziekte van één onzer medewerkers, niet overgegaan worden tot het aftrekken der stencyls. Vandaar enkele op het laatst aangebrachte verbeteringen.

Wij nemen ons vast voor, U, beste Lezer, in de toekomst op de hoogte te stellen van de aktualiteit, zoals we getracht hebben dat in het recente verleden zo getrouw als mogelijk te doen. Als wij erin geslaagd zijn na een jaar, om door U als een vriend verwacht te worden, achten wij ons rijkelijk beloond voor ons opzet, en rest ons nog alleen U van harte te danken voor het in ons gestelde vertrouwen.

Ten slotte wensen wij eraan te herinneren dat onze aktie slechts mogelijk blijft door uw medewerking en uw belangstelling. Uw suggestie is onze opdracht!

WE WAREN TE GAST.....

Op zaterdag 5 oktober waren we met een zestigtal leden te gast bij de MIVA. Vrienden uit België en Nederland vonden elkaar bij het Centraalstation om 9.30u. Daar reed de 4433/1659 Extra Dienst voor, en aan de eindhalte van lijn 15 vertrokken we via lijnen 2-15 en ex 9, naar de werkplaatsen op Zurenborg. We werden er verwelkomd door Ir. Hofbauer, die verder de rondleiding doorheen de Centrale Werkplaatsen verzorgde, en de nodige uitleg verstreekte aan de bezoekers. De PCC 2017, van al zijn glorie ontdaan, toonde ons de ingewanden van een tram.

Wij maakten er kennis met de fameuze tramlift, waarmede oude, te hospitalizeren rijtuigen naar de "reparatiezaal" ofte schrijnwerkerij van de eerste verdieping worden gebracht. Hier voerden de 6309 en de 6320 als laatsten

der om te bouwen rijtuigen van de reeks 6000, een strip-tease nummertje op van de "laatste" plank. Ze stonden hier inderdaad, van alle mogelijke luister ontdaan, in hun geraamte. Griezellig? Nee, hoop doet immers leven! Kortelings zien we ze terug met een ander voorkomen. Les deux Faust.

2017 was binnengekomen op 1 okt., 6309 op 30 aug., 6320 op 26 sept., en zijn dus in behandeling.

6331, die binnenkwam op 24 juli, 6349 op 1 juli en 2015 op 15 juli, zijn ondertussen terug in dienst gesteld na ombouwing. Voor 2015 was dat grote opschik, en die werd bij deze gelegenheid voorzien van afvoerpipjes voor het regenwater. Dit was ook het geval voor 2016, die op 28 aug. binnenkwam en die in schildering stond, aan de overzijde van de Draakplaats. Daar stonden ook terzijde na een aanrijding, de 4418 (op lijn 10 - 4 okt. 68) en de 4539 (op lijn 3 op 10 sept. - zie Het stond in de sterren-)

Er bestaat kans dat deze rijtuigen niet meer hersteld worden, gezien de verwachte aflevering van 25 PCC rijtuigen, einde 69, begin '70. De 4535 werd bijgeschilderd.

Het rijtuig 5855, ex 305 = ex 153, werd buitengezet om foto's te maken. Dit emr heeft trolley EN pantograaf. Over de tramlift, die in de helft van de CW gelegen is, kan men slechts met trolley rijden. Het rijtuig dient om wagens te verplaatsen in de CW, maar ook wel eens voor wegwerken. Het is tevens het enige rijtuig met niet verlengde balkons, dat de jaren getrotseerd heeft!

De 4433/1659 bracht ons naar de Groenenhoek, waar we het materieel konden bezichtigen, en waar de 2081 in onze aanwezigheid een bad nam. Honni soit qui mal y pense!

Tientallen foto's werden ook hier gemaakt. Wij vertrekken met de 4424/1660 ED naar het Centraalstation, alwaar een middagpauze was voorzien.

De 2011 brangt ons om half twee naar Hoboken, waar de heer R. Sloesen de rol van gastheer waarneemt. Deze grote stelplaats genoot natuurlijk onze volle aandacht, en verschillende wagens werden buitengesteld voor fotowerk.

De heer Ir Sloesen was zo vriendelijk ons ook zijn modelbaan te tonen. Deze voorbeeldige konstruktie werd ondergebracht in twee tegen elkargebrachte oude aanhangrijtuigen.

Proficiat, Mr Sloesen voor dit voorbeeldige werk!

We namen plaats in de rijtuigen 7379 en 4530 ED, die ons naar Deurne brachten, terminus lijn 10. We bereiden ook nog de ex lijnen 40-41 over één afstand van 50 m., zijnde het uitwijkspoor aan de terminus te Deurne. Deze schuchtere poging om in Turnhout te geraken, bood ons nieuwe fotokansen. We geraakten hier via de lijnen 2 - 4 - 2 - 10 (Kiel-Nationalestraat - Groenplaats-Meir-CS.)

Van Deurne reden we terug naar het CS, De Keyserlei - Opera - Rooseveltplein, Gemeentestraat en via lijn 3 naar Merksen.

Van daaruit eindigde onze reis bij het Centraalstation.

Wij danken oprecht de MIVA, en allen die hebben bijgedragen tot het welslagen van deze reis, maar gans in het bijzonder de heer Rits, Directeur-Generaal, dhrn Hofbauer en Sloesen, om zeker het trampersoneel niet te vergeten, dat ons veilig doorheen het drukke zaterdagverkeer wist te loodsen. Proficiat!

=====

NIEUWS UIT DE TRAMBEDRIJVEN.

Uit de Scheldestad: MIVA:

Wanneer einde 1969, begin 1970 de 25 PCC rijtuigen zullen afgeleverd zijn, zal weer een aantal veteranen veld moeten ruimen. Hiertoe worden genoemd: De tien resterende rijtuigen van de reeks 4500, maar waarschijnlijk zullen de twee reklamerijtuigen nog bewaard blijven. Verder de niet omgebouwde reeks-4404-4442-rijtuigen, nl. 4405 - 4413 - 4421 - 4423 - 4430 - 4433 en ook 4410. In totaal 25 bijwagens en 20 rijtuigen. Mogelijk ook de reeks 5000, of

de door verkeersongevallen beschadigde rijtuigen, wanneer de schade geen herstel meer wettigt.

In dit geval verkeren waarschijnlijk 4418 en 4539, hoewel dit laatste rijtuig niet zo erg beschadigd werd.

De bovenleiding op de nieuwe brug Turnhoutsebaan - E 3 nadert haar voltooiing. De sporen liggen reeds enkele weken op de brug, maar zijn nog niet aangesloten. De bovenleiding werd aangebracht op 22 oktober 1968. De sporen zijn niet op dwarsliggers bevestigd, maar werden rechtstreeks in het brugdek verankerd.

De werken aan het stukje Pré-Metrotunnel aan de Amerika-laan hebben op 15 oktober een aanvang genomen, en ze zullen zes maanden duren. Na die tijd zullen de trams er nog niet aanstonds doorrijden.

Luidens een krantebericht in de Gazet Van Antwerpen, op 11 oktober '68, zou het Ministerie van Verkeerswezen een bedrag van 300 miljoen hebben uitgetrokken op de Begroting van 1969, voor het begin der werken aan de Pré-Metro in de Metropool. De werken zouden in de eerste helft van 1969 aanvangen, en in uitvoering worden gesteld op het vak Centraalstation - Frankrijklei.

De werken aan de terminus Antw. Stadion van lijn 12, zijn geëindigd omstreeks het einde van september. De trams rijden terug normaal.

** HET * ** STOND *** IN ** DE *** STERREN ****

De "G.v. Antwerpen" brengt in zijn editie van woensdag 11 sept. 1968 een zeer geslaagde foto van de ontsporing van emr 4539, lijn 3, op het kruispunt van de Frankrijklei en de Teniersplaats. Naast het rijtuig bemerkt men PCC 2045 op lijn 2. Emr 4539 stond volledig uit de sporen, en de bijwagen belemerde het tegenverkeer.

*** ** * ** * ** * ** * ** *

HET LAATSTE NIEUWS van ma 7 okt. 68 bracht een foto met de 10069 als laatste tram naar Londerzeel. Het artikel is goed opgesteld, maar we delen de mening niet van de Burgemeester van Londerzeel, die zegde fier te zijn, (!) deze laatste rit van de tram te kunnen INHULDIGEN (sic!) en eraan toevoegde dat Londerzeel blij was morgen met de bus te kunnen rijden. Wij persoonlijk maakten met enkele vrienden de laatste ritten mee op ~~de~~ laatste dag, en wij hebben gans andere indrukken opgedaan!

***** ** * * * * * ***** **

HET NIEUWSBLAD van 28 sept. '68 bracht een proza van vele lijnen onder de titel "Buurtspoorwegen nog steeds in de tijd van de stoomtram." De inhoud is aanvechtbaar, ook al komen enkele positieve elementen naar voor. Het is dom te beweren dat de NMVB lijn naar Londerzeel een nutteloze par. allelijn is van de NMBS lijn Brussel-St. Niklaas. Indien de achtbare steller in Meise moet zijn, dan moet hij dat maar eens per NMBS doen. Er staat een foto bij het artikel van de S 9977 op de lijn L. Onder de foto ~~de~~ tekst "Er zijn nutteloze parallelijnen, zoals bv. deze lijn: Brussel-Londerzeel. Bij de Buurtspoorwegen is er te veel improvisatie, velen weten blijkbaar niet dat de tijd van de stoomtram voorbij is" (A)

De foto van de 9977/L werd genomen op de lijn L, Brussel-Leerbeek, in Lennik. Van improvisatie gesproken.....

Een vergissing? Oh ja, dat dachten we al, maar wie kaatsen wil, moet de bal verwachten, ook al komt die niet van de Buurtspoorwegen. Voor de rest: Sans rancune, mijne Heren.

BUURTSPOORWEGEN: Groep Brussel.

Op vrijdag 4 oktober 1968 vertrok op het Rogierplein in Brussel (St. Joost) de laatste tram naar Londerzeel. De reis ving aan met tien minuten vertraging, zodat het in feite 0.10 h was op 5 okt. De vertraging zal wel haar oorsprong hebben gehad in het feit dat de tram meer dan vol was, en er vele vrienden de laatste rit wilden meemaken. De 10069(S) was binnenin met papieren slierten versierd, en voor de gelegenheid was er zelfs bier aan boord.

Voorop hing een bosje bloemen en een plaat Londerzeel-Laatste Tram. Bij de aankomst in Londerzeel gaf de heer Burgemeester een toespraak ten beste, waaruit niet duidelijk bleek wat er eigenlijk aan de hand was. Zie hiervoor onze rubriek "Het stond in.." Voorlopig rijden op de spitsuren nog trams tussen Wolvertem en Brussel. Echter zonder bijwagen.

Op vrijdag 11 oktober 68 was de bovenleiding reeds verwijderd tussen Wolvertem en Londerzeel. De AR 90 stond die dag in Wolvertem.

Van de kust bereikte ons slecht nieuws. Naar een brusselse avondkrant meldde op 4 oktober, zou tussen de NMVB en de gemeenten Nieuwpoort, Oostduinkerke, Koksijde en De Panne, een akkoord zijn gesloten tot het uitbaten van deze lijn met autobussen. Dit zou maar een proef zijn, maar we weten best waarom het gaat! Er werd niet medegedeeld wanneer die proef zou ingaan.

Uit de Hoofdstad: MIVB.

Op de Churchilllaan werd een aanvang gemaakt met het spannen der bovenleiding tussen de twee rijen bomen temidden de laan. Dit ten behoeve van lijn 90. Deze lijn werd op zaterdagen 5, 12 en 19 oktober haast uitsluitend met PCC wagens bediend. De 4000 stonden toen op de lijnen 18 en 81 voor de bediening van de Heisel, wegens het Voedingssalon dat daar gehouden werd. Op zondag 20 okt. reden ook 1600-rijtuigen op lijn 18!

Bij de MIVB werd de rijdraad verwijderd op de sectie Eeuwfeestplantsoen-Lakenlaan, van ex lijn 13. Dit was ook het geval op de Havenlaan (ex 40 (beter: ex 18, 49, 90, 39, 40...)) Hier gebeurde dit in de eerste week van oktober. In april van dit jaar reeds, werd het derde spoor verwijderd van de ex lijn 10 op de 's Lands Roemlaan, aan de Baziliek. Einde maart 1968 was dit het geval voor de sectie Koning-Soldaatlaan - Neerpede, van de lijn 56 en nadien 75. Lijn 55 werd meer ruimte gegeven in de bocht van de Walemstraat - Helmetsteenweg. Hier werd de wisselverbinding tussen de ex lijnen 56 en 93 verwijderd. Ook de bovenleiding is hier weg boven het ex 93 gedeelte. Wissel en bovenleiding werden eveneens verwijderd tussen de ex lijnen 9 en 14 op de Kardinaal Mercierplaats. De bovenleiding is weg op de Heilig-Hartlaan, ex 9.

Op 15 sept. had in de Wetstraat een grondverzakking plaats, als gevolg van de vele regen. De tramverbinding tussen de Hertogsstraat en de Beurs (23-24-25-26-28-39-44) was enkele uren gestoord. Dezelfde dag was er een overstroming op de Vilvoordelaan, zodat lijn 58 slechts tot de Teichmannbrug reed. Tussen Vilvoorde en deze brug pendelde en busdienst. De overstroming had plaats in Haren. De PCC rijtuigen 7109 en 7130 worden voorzien van een veiligheidsstopsysteem voor de tunneldiensten. Dit systeem treedt automatisch in werking wanneer een rood sein wordt voorbijgereden.

Op 7 oktober omstreeks 9 uur reed een tram van lijn 52 in, op een stilstaande tram van dezelfde lijn. Dit gebeurde op de Meiselaan. Er ontstond een vertraging van 35 minuten.

De tekst van lijn 62 doorstreept, in ons vorig nummer vermeld is foutief. Het moet zijn/ MIDI BOURSE NOORD ~~62~~ ZUID BEURS NOORD, maar ondereen, zoals gebruikelijk. Vervolg hiervan, volgende maand.

MIVG: Wegens plaatsgebrek wordt het Gents nieuws verschoven.

STIC-Charleroi: Op 25.10 wordt over het voortbestaan van de tram in Charleroi beslist. Hierover later meer!