

AMUTRA

T.T.A.

"TRAMPOST"

MEDEDELINGSORGaan

NUMMER 16. (2° jaar - 4)

JANUARI 1969.

MAANDBLAD van de Vereniging voor het Trammuzeüm, Schepdaal.
Verantwoordelijke Uitgever: AMUTRA, Wielemans-Geuppenslaan, 47,
Brussel 19. De redactie wordt waargenomen door
Roger Bastaens, Kerkendijk, 1, Borgerhout - Antwerpen.

HET STOND IN DE STERREN

De Nieuwe Gazet van za-zo 11-12 januari 1969 brengt een foto waarop twee PCC rijtuigen van de MIVA. Eén ervan ontspoorde bij Berchem-kerk. Dit blijkt een rijtuig van lijn 7 te zijn (de krant zegt lijn 15, maar het ontspoorde rijtuig heeft een donkere film....) Het tweede rijtuig is PCC 2081 op lijn 15, dat het ontspoorde rijtuig terug op "het goede spoor" bracht. *

Het Nieuwsblad van Vr. 20 dec 1968 brengt een foto van pcc 7501 op lijn 16 (klassieke, veel verspreide foto) als model, bij het bericht dat de Raad van Beheer van de MIVB aan het Ministerie van Verkeer een machtiging tot het bestellen van 53 gelijkaardige rijtuigen, heeft overgemaakt. Ons is nog niet bekend of deze machtiging ondertussen bekomen werd.

***Vorige maand maakten we reeds melding van een in de Gazet van Antwerpen verschenen artikel, omtrent de plannen van het Ministerie, om onder het kruispunt Gitschotellei-Diksmuidelaan een pré-metrostation te bouwen. We namen ons toen voor hierop terug te komen.

Ons was reeds vroeger bekend dat de MIVA het inzicht had om de tramlijnen 8 en 11 om te leggen langs het nieuwe station van Berchem, om dan via een nieuw te bouwen eigen brug over de E 3-Ring te lopen. Steller van het artikel vindt dit blijkbaar overbodig, want hij vraagt zich af of reizigers die in het Centraalstation of op Luchtbal moeten zijn, in Berchem zullen afstappen om er tram of bus te nemen. Neen, beste Heer, dat zullen ze zeker niet doen! MAAR, Wanneer het nieuwe station Berchem tot zijn volle rendement zal gekomen zijn, dan KAN het Centraalstation gedeeltelijk ontlast worden, en dan is het niet uitgesloten dat sommige treinen niet naar het Centraalstation rijden, maar rechtstreeks naar-of van- Antwerpen Schijnpoort en/of Essen, waar opstelruimte is. Er ontstaat dan ook de mogelijkheid om direkte Beneluxtreinen in te stellen tussen Amsterdam en Oostende (of elders aan de Belgische Kust) via Antwerpen-Berchem-St. Niklaas-Gent-Brugge. Zeer waarschijnlijk zullen de internationale treinen in Berchem stoppen, en dan lijkt ons deze maatregel geen overbodige luxe, maar een gewone noodzaak. Het is trouwens verheugend vast te stellen dat de MIVA en de NMBS elkaar benaderen in zaken die eender welke gebruiker van openbaar vervoer ten gunste komt.

Op een bepaald citaat(..Vandaar de eerste bekommernis om van het grote plein voor het nieuwe station van Berchem een belangrijk tram- en autobusstation te maken.Niet enkel voor de tramlijnen 8 en 11,maar ook voor de buslijnen 9,16,32 en 34...) replikeren we dat dit feit slechts zeer normaal is.Al deze lijnen bedienen nu ook de Stationswijk van Berchem, en het is slechts normaal en logisch dat al deze lijnen het nieuwe station in de meest gunstige voorwaarden bedienen. Een agglomeratie als Antwerpen met ongeveer 800.000 inwoners heeft behoefte aan meer dan één spoorwegstation, en het wordt tijd dat de stad en de randgemeenten aandacht schenken aan het verruimen van het Centrum, ook al zullen sommigen dat niet graag lezen of horen. Het bouwen van de Ringlaan werd groots gezien, en voor het openbaar vervoer, vooral stadsvervoer zijn er nog mogelijkheden.(De vraag waar de pré-Metrolijn langsheen de Ring blijft, laten we liefst terzijde, die kans lijkt de eerstvolgende jaren verkeken.) Waaronder zouden deze mogelijkheden dan niet tot het maximum worden benut? Als Berchem de kans krijgt om een geheel modern kompleks aan te leggen tussen het station en de Gitschotelwijk, waarom deze kans niet grijpen met handen en voeten. Waaronder wachten tot de noodzaak zich opdringt? Het bouwen van een ondergronds pré-metrostation van 397 meter is een groot werk, maar dat blijft het evengoed over tien of vijftien jaar, en als dan dat drukke kruispunt moet onderbroken worden, zullen er dan minder hindernissen mee gepaard gaan? Trouwens eenmaal de ring opengesteld voor het verkeer kan de Groenenhoek verder bebouwd worden in de zones langsheen de Ring, die voor bebouwing voorzien zijn (zie Rode Kruislaan- en het voormalige Helderstadion) Als de hoogbouw er voortschrijdt zoals het zich aanlegt, dan kan het stremmen van het Gitschotel-Diksmuidelaan kruispunt alleen nefast uitvallen, want de Ringlaan beperkt dan grote wegomleggingen. Het enige verkeerskanaal wordt dan de uitweg langs de Bachuslaan-brug E 3 - Binnenringel. (Gelukkig is dit nog een ruime kans!) Alless welbeschouwd lijkt het bouwen van de voorgenomen bediening van Berchem station en het ondergrondse projekt niet overbodig, en kunnen we slechts hopen dat de betrokken diensten doorzetten met het geheel:nl.de stationsbediening, de verdubbeling van de Gitschotellaan MET het pré-metrostation. Als dit niet gebeurt, welke zal dan de eerste krant zijn die het gebrek aan ko-ordinatie tussen de verschillende diensten aanklaagt? En de handel op de Groenenhoek, zal die het best gediend zijn met één of met meerdere onderbrekingen? En als de reizigers van de Cogels-Osylaan te voet door de regen naar het station moeten lopen, zal onze vriend-reporter dan niet met zijn fototoestel op de loer liggen om te trachten de stugge gezichten onder de regenschermen op de gevoelige plaat te leggen? Echt waar, wij menen dat de diensten van het Ministerie en de MIVA en de NMBS het bij het rechte eind hebben, en dat doet ons genoegen! -r-

NIEUWS UIT DE BEDRIJVEN.

Uit de Scheldestad:MIVA
Sedert zaterdag 18 januari 69 rijden de lijnen 3 en 12 over de nieuwe sporen bij het Sportpaleis. Er is hier een gans andere toestand ontstaan dan vroeger, en wel omwille van de afrit van de Ringlaan, die aansluit op de weg over het Albertkanaal, en waardoor het zware verkeer dan het havengebied bereikt. - Op het Rooseveltplein werd de bovenleiding gespannen voor de tramlijnen die via de Gemeentestraat de Frankrijklei zullen bereiken, wanneer kortelings de graafwerken voor de Pré-metro zullen beginnen op de De Keyserlei. Dit gebeurde in de week van 13 tot 18 januari. De sporen zijn nog niet gelegd.

-Tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnachten verzorgde de MIVA de ganse nacht het openbaar vervoer met tram-en busdiensten. Lijn 2 werd met trams gereden om het half uur;lijn 10(tram) om de veertig minuten;lijn 15(tram)ieder uur;lijn 24(tram) ieder half uur,al deze tramlijnen tussen de normale begin- en eindpunten.Lijn 12 (tram) daarentegen bediende de sekte Antwerpstadion - Centraalstation,om de 45 minuten. Busdiensten werden verzekerd op de lijnen 3 (elke 30'), 11 (om de 40'),lijn 17 ieder uur,maar via lijn 27 tussen de Kolonielaan en de Beukenlaan.

Verder nog lijn 23 (Luchtbal-CS,ieder uur) en lijn 32 ieder uur tussen de Drie Eikenstraat en het CS.

-De aflevering van autobussen voor de vervanging van de reeks 101 - 109 en 162 - 179 gaat verder.ab 556 werd reeds geleverd.De reeks eindigt met 560.De nieuwe bussen doen dienst op de lijnen 17 en 27,wat toeliet de zelfbediening op deze lijnen in te stellen.Verder enkele tussendiensten op de lijnen 18,19 en 20.

-Op de Schijnpoortweg werden de nieuwe rijdraden aangebracht voor de lijnen 3 en 12,die tussen de E 3 en de NMBS brug op een eigen bedding komen.

-Op de lijn 2 worden af en toe rijtuigen van de reeks 4400 gemeld,uiteraard omgebouwd,voor eenmansbediening.

-Meermaals werden ons de laatste tijd mededelingen verstrekt betreffende lijn 15.Er komen op deze lijn dagen voor dat alléén PCC wagens in dienst zijn.Op lijn 24 daarentegen werd tweemaal emr 5348 met bw 1656 gezien.

=====

Uit de Hoofdstad:MIVB

Ons bereikten berichten als zou de MIVB het voornemen koesteren in de loop van 1969,bij het indienstkomen van de Pré-Metro,de volgende lijnen af te schaffen(of ten dele door bussen te vervangen): 24-35-25-26-28-41-45-63-76-Lijn 81 zou ingekort worden tussen Laken en het Zuidstation.terwijl ook lijn 62 zou ingekort worden.Er weze hierbij opgemerkt dat de lijnen 26 en 24 wellicht eerder zullen stopgezet worden.Lijn 25 zou dan in transitio worden gesteld met lijn 90 aan de kazernen.

Zekerheid hieromtrent kan niet gegeven worden,vermits er nog andere mogelijkheden zijn.Het ziet er echter wel naar uit dat in de smalle straten bij de Naamse poort het tramverkeer zal worden stopgezet.Dergelijke maatregelen werden vroeger reeds genomen: Beurs - omgeving Hoogstraat -Kroonlaan - Begijnhof - en nu kortelings ook de noordkant van de Beurs.

- Betreffende ons verzoek om inlichtingen omtrent emr 1291 ontvingen wij twee antwoorden,die echter aan elkaar tegengesteld zijn.Wij zullen trachten tegen volgende maand deze zaak op te helderen en brengen U dan meer gegevens.

Wij hebben het genoegen onze lezers hierbij de hernummering van oude rijtuigen aan te bieden.Deze hernummering heeft geleid tot het scheppen van een nieuwe reeks 1601-1611.

1601 = ex 1331 ; 1602 = ex 1336 ; 1603 = ex 1223;
1604 = ex 1397 ; 1605 = ex 1041 ; 1606 = ex 1078;
1607 = ex 1228 ; 1608 = ex 1048 ; 1609 = ex 1050;
1610 = ex 1076 ; 1611 = ex 1245;en de bijwagens:
601 = ex 2149 ; 602 = ex 2058 ; 603 = ex 2052;604 = ex 2195,
605 = ex 2105 ; 606 = ex 2174 ; 607 = ex 2190;
608 = ex 2051 ; 609 = ex 2101/ Emr 1609 rijdt echter zonder bijwagen,evenals emr 1610.Dit laatste rijtuig doet dagelijks dienst op lijn 24.(M.A. Brussel)

-De PCC die op 13 nov.68 dienst deed op lijn 101 was 7117.

-Vorige maand meldden we het ombouwen van PCC 7105-7109- en 7130. Sedert die tijd werden de volgende PCC wagens eveneens omgebouwd: 7102 - 7111 - 7112 - 7115. Aan de achterzijde kregen deze rijtuigen zes lichten, en midden onder het nummer, een knopje, gelijkaardig aan dit van de voorzijde, waar het echter tussen het nummer staat. (bv 71*05 vóór, en 7105 achter.)

Tijdens de avonduren rijden deze rijtuigen op de lijnen 28 en 39, met één agent, en sedert 21 jan 69 ook op de lijnen 44 en 45, eveneens met één agent. (lijn 39 sedert 10 dec. 68, nà 20u.) Het knopje voor- en achteraan, tussen en onder het nummer, dient om bij koppeling van PCC wagens, de elektrische bediening van het eerste rijtuig over te brengen op het tweede.

-PCC wagens voor éénmanbediening zijn thans:
7092-7118-7122-7133-7135-7138-7139-7102-7105-7109-7111-7112-7115 en 7130.

Andere éénmanswagens zijn: 9000-9100; (waarvan enkele solo-duo)
2 rijtuigen 5000, nl. 5006 en 5023;

15 rijtuigen reeks 1500 (1501-1515) Het aantal ontwaardings-apparaten bedraagt thans 165 eenheden.

Eigenaardigheden: Op 24 dec. overdag reed emr 9068 op lijn 103; eveneens overdag maar op 30 dec. 68 reed de 9051 op lijn 55. Op 7 jan '69 op lijn 92 de PCC 7139, ook op die dag maar op lijn 94 was 7118 in dienst. Op 4 jan. daarentegen was het 7133.

=====

NMVB: Het NMVB nieuws wordt naar volgende maand verplaatst. Dit is ook het geval voor het vervolg op de herstructurering van het MIVB net in 1967-1968.

=====

Uit de Arteveldestad: MIVG:

Het rijtuig 402 dat spoorloos was, is teruggevonden langs de rijksweg Deinze-Aalter, nl. in Zeveren, waar het geheel groen geschilderd, dienst doet als hoenderhok.

-Emr 369 had op 18 dec. 68 om 23.30u. een zware aanrijding in de Vlaanderenstraat/Stationsstraat, bij het inrukken na dienst op lijn 3. Door de kamion werd het voorplatform van de tram ontwricht. De trambestuurder werd gekwetst.

--Ingevolge wegen- en overbruggingswerken Brusselseseg - E 3 in Gentbrugge werd op 18 dec. 68 lijn 2 ingekort tot de Stelplaats, vanaf 20 u. Buslijn 9 trotseerde het gevaar.

-Op 19 dec. werden de werken te Gentbrugge (zie hoger) voortgezet. Bij deze gelegenheid overnachtte emr 327 op lijn 20 bij de spoorwegovergang.

Dezelfde dag brachten HH.KK.HH Boudewijn en Juliana een bezoek aan Gent, met ontvangst op het stadhuis. Dit naar aanleiding van de inhuldiging van de sluis van Terneuzen. De tramlijnen 1-2 en 3 ondervonden vertraging.

-Op 28 dec. 68 kwam emr 306 terug in dienst op lijn 3.

-Op 23.12.68 kabelbreuk op de Dendermondseweg. Lijn 3 en andere lijnen werden hierdoor opgehouden omstreeks 13u.

-Trams ondervonden veel hinder van de sneeuw in de Nieuwjaarsperiode. Op 27 en 28 dec. 68 reeds de sneeuwruimer op lijn 20.

-De MIVG zal eerlang nieuwe onderstations bouwen met silicum-gelijkrichters. De luchtlijn van ex lijn 5 kan dan weggenomen worden. De sporen zijn er reeds lang weg. Nieuwe sporen en wissels zijn besteld.

-Voortaan rijdt op ma-vr te 8.15 een λ met bijwagen vanaf het St. Pietersstation. Op zondagen dat de voetbalploeg Gantoise thuis speelt, rijdt t.b.v. de voetballiefhebbers een tram van lijn 20 met TWEE bijwagens, tussen het station en het stadion!

-Op 11 jan. 69 reed 366 buiten met twee spoorwagentjes, in de plaats van de 173. Het rijtuig 303 sloot het konvooi.