



NUMMER 20. (2° jaar, nr 8)

MEI 1969.

OUDE NUMMERS VAN TRAMPOST.....

zijn in beperkte, vaak zeer beperkte mate nog te verkrijgen. Het nummer 4-5 is NIET meer te bekomen, terwijl van het nummer 6-7 en het nummer 8 slechts vijf ex. resten! Dit is ook het geval voor het nummer 3. De nummers 1 en 11 hebben nog een reserve van tien stuks, en het nummer 18 staat met een saldo van 15. De overige nummers schommelen tussen 20 en 50 ex. Ontbrekende nummers kunnen bij de redactie besteld worden, mits bijvoeging in postzegels van 2 fr. per nummer.

MUZEUM:

Voor het herstellen van door ons te bewaren rijtuigen hebben we behoefte aan personen die zich vrijwillig ter beschikking van onze werkploeg stellen. Deze werkploeg is elke zondag aan de slag tussen 11 en 18u. in Schepdaal. Natuurlijk komt U enkel de dagen dat U zonder gevaar voor een zenuwoorlog met echtgenote of andere huisgenoten, uw veilige woonstede kunt verlaten met bestemming Schepdaal. En voor wie thuis de hoogste toon aanslaat (die zijn er!) ligt een stapel briefjes klaar om te dienen als rechtvaardiging van uw afwezigheid op het kransje van tante Emerance en nicht Euphrasie. Echt waar, jongens, ze nemen dat van ons aan! Neemt U rustig eens de proef... Voor de restauratie van emr 9537-9603 en 9727, en de bijwagens 11620 en kampingrijtuig 2121 hebben we vooral dringend behoefte aan de vaardigheid van

- een schilder, die ook kan pleisteren. NEEN, NIET in het café!
- een schrijnwerker, een dakbedekker (oef!) en een lasser.

Verder herinneren wij er graag aan dat het museum open gehouden wordt door onze vrienden-leden. Wilt U dit ook eens éénmaal per jaar doen? Éénmaal per jaar.... Kom zeg! Neemt U dan contact op met de heer Robert Temmerman, Kroonlaan 222, Brussel 5.

Nog een nuchter toontje. De vakantie staat voor de deur, onze plannen zijn gemaakt voor ver of dichtbij, en veel werd berekend en becijferd. Dat hoort zo, en het is goed zo. Ons museum echter gaat NIET met vakantie, en heeft zelfs -in tegenstelling met de schijn- geen winterslaap. Als AL onze leden, vurige én lauwe, eens twintig fr. van hun vakantiebudget nemen en overschrijven op PCR 449.80 van AMUTRA te Brussel 19, dan is er een rijtuig VOLLEDIG hersteld. Zakelijk gezien komt het hierop neer, dat als die 20 fr. er niet afkan, ons verlof een flop wordt, en UW 20 fr helpt ons een rijtuig redden! Vandaag, NU NOG ?? Heel hartelijk dank, en R.E.R.!(Redt Een Rijtuig)

NIEUWS VAN DE VERSCHILLENDE BEDRIJVEN...

Uit de Hoofdstad - MIVB:

De eigen baan ten behoeve van lijn 90, op de Albertlaan, is onder-tussen in gebruik genomen. Op 18 mei was de toestand zo: De nieuwe sporen onder de bomen werden bereiden op de Churchilllaan en de Albertlaan. Het stuk van de Churchilllaan, begrepen tussen het Rondpunt en de Brugmannlaan was nog niet in gebruik genomen, evenmin trouwens als het Rondpunt zelf, waar toen nog omheen gereden werd. De nieuwe sporen waren reeds gemonteerd maar nog niet aangesloten. Er zal niet meer omheen her Rondpunt gereden worden, maar er doorheen. De lus rond het plantsoen echter blijft behouden voor lijn 92 doorstreept, die er haar eindpunt heeft.

Tijdens de maanden juni-juli zal een eigen bedding geschapen worden op de Jettelaan, voor lijn 103. Dit zal ook gebeuren op de Vrijheidslaan ten behoeve van de lijnen 19 en 20 (bus) Hier moet dus de bedding verhard worden.

Op 26 april was het verkeer in de binnenstad geheel langelegd, wegens studentenbetogingen. De Centrumlanen konden niet bediend worden en de omlegging via Klein Kasteeltje werd benuttigd. Dezelfde dag, 's namiddags, werd het verkeer gehinderd op de Kruidtuinlaan, wegens een verkeersongeval. Trams van lijnen 18-19-101-102 en 103 werden omgelegd langs het Noordstation - Liedtsplein-Paleizenstraat-Koningsstraat tot Schaarbeekse Poort. Verder normale reisweg. De storing duurde een uur.

Ongewone materiele benuttingen:

Op 8.4: 7114 op lijn 90 - emr 1313 zonder bw op lijn 81.

21.4: 4033 op lijn 55.

23.4: 1611 los op lijn 18.

25.4: 1010 en 1020, zonder bw op lijn 55, evenals 9038 en 9051.

2.5 : 9068 op lijn 103.

7.5 : 5024 op lijn 90.

8.5 : 9051 op lijn 103.

Nog op 21.4 werd emr 4015 in dienst gezien op lijn 39, en 4023 op lijn 41! Op 24 april ten slotte was 4009 en 4012 in dienst op lijn 32.

Rijtuigen van de reeks 9000 zijn niet ongewoon op lijn 55, maar normaal komen ze slechts omstreeks 20 uur op deze lijn. Meer en meer komen ze nu echter tijdens de dag voor.

PCC 7010, die in januari 1967 door brand verwoest werd op lijn 4C, is eindelijk terug in reizigersdienst gekomen, en wel op de lijnen 52-55 en 103. De pantograaf waarmee het rijtuig proefritten maakte op de Meiselaan, werd verwijderd. Het rijtuig werd voorzien van de Metro-kenmerken, maar kan voorlopig niet in éénmandienst komen omdat de spiegeluitrusting en het ontwaardingsapparaat niet zijn aangebracht.

Volgende rijtuigen mogen worden bijgevoegd aan de lijst der tot M dienst omgebouwde wagens:

7108-7116-7137-7126-7140-7141-7142-7143.

De hier volgende rijtuigen werden eveneens M rijtuigen, maar ze waren reeds een tijdlang OMC wagens: 7122-7138-7139-7118-7133. Al deze rijtuigen bevinden zich in Elsene, maar de 7118 heeft toch twee dagen in Woluwe vertoefd.

Volgende ontwaardingstoestellen werden geplaatst op de ernaast genoemde rijtuigen: 183 op pcc 7115, 186 op 7126; 187 op 7140; 190 op 7141 en 192 op 7143.

-m.a-

In Het Laatste Nieuws van 22-23 feb. 1969 vonden we een artikel waarin melding wordt gemaakt van het feit dat in oktober 69 zal begonnen worden met het bouwen van een metrotunnel onder de Adolf Maxlaan, tussen Rogierplein en De Brouchèreplein. Het in dienst stellen van de as Noord-Zuid is echter slechts voorzien tegen 1977, kwestie van fondsen uiteraard.

Uit de Metropool - MIVA:

-In de loop van de maanden april-mei werden in stp Hoboken de volgende bijwagens gesloopt, allemaal éénrichting: 1613-1614-1618-1631-1638-1640-1651-1654 en 1655.

Hiermede zijn alle éénrichtingsbijwagens gesloopte.

TP nr 18, blz was daarin niet duidelijk. Van de daar genoemde bijwagens waren dus enkelrichting: 1651-1654-1655. De andere zijn dus uiteraard dubbelrichtingsbijwagens.

Aanvullend op dit Materieelsoverzicht geven wij U thans een overzicht van het dienstwagenmaterieel:

Loods I (Groenenhoek)

Takelwagen 5851 (ex 4527) met compressor GV en pantograaf.

Zoutwagen = bijwagen 1881 (ex. 903)

Zandwagen met kap 1895

Een wagen voor allerlei vervoer, met neerklapbare zijschotten en genummerd 1890

Loods II (Hoboken)

Takelwagen 5853 (ex 4545) met pantograaf.

Zoutwagen = bijwagen 1883 (= ex 931)

Zandwagens: 1890- 1896. (allen open bakwagens)

Bijwagens voor schrijnwerkers 908.

Centrale Werkplaats (Zurenborg)

Rangeerwagen 5855 (ex 305) met handrem, pantograaf en trolley.

Wagen 1899 voor vervoer ijzerafval.

Weg en werken (Zurenborg)

Twee zoutwagens: 1882 (= ex bijwagen 965) en 1893 (ex bw...)

Motorwagens: 8821-8822-8824-8826 (ex 4547) en 8827 (ex 4536)

-Tijdens 1968 werd een verminderd reizigersvervoer vastgesteld van 1,69%. Stijgingen werden vastgesteld op de tramlijnen 4-(4,12%); 8-(2,34%); 15-(7,26%) en op de buslijnen 18-(31,17%!); 22-(2,13%) en 26-(2,41%)

Lijn 15 had ook in 1967 een vermeerdering van reizigers van 10,09%. Sedert het indienststellen van modern en snel materieel is er dus op deze lijn wel een duidelijke kentering ten goede waar te nemen. Uiteraard bepalen ook andere factoren mede het wel en wee van een lijn.

-In de loop der eerstvolgende jaren zal de MIVA overgaan tot het in eigen bedding brengen van volgende lijnsektie's. Lijn 24: Tussen de Kollegelaan en de Luit. Lippenslaan te Borgerhout, of het nog niet op eigen bedding liggende gedeelte op de Stenebrug.

Lijnen 24-4 en 12: Vanaf de terminus Schoonselhof, de gehele St. Bernardsesteenweg tot de Emiel Vloorsstraat, waar aangesloten wordt op de bestaande eigen bedding van de Kolonel Silvertophaan.

lijn 12: Dit wordt wel het meest spectaculaire: Aan het Sportpaleis, begin Bisschoppenhoflaan, en komende van de stad, zal de trambedding worden verlegd naar achter de huizen van de Ten Eeckhovelei, tot ter hoogte van de De Grijspeerstraat. Daar gaat het tussen de huizen door naar de middenberm van de Ten Eeckhovelei, deze volgend, tot en langs de Te Couwelaarlei naar de Ter Heidelaan, waar op de bestaande eigen bedding wordt aangesloten.

Het gedeelte van de Ten Eeckhovelei waar de tram thans rijdt, de De Grijspeerstraat, Lackborslei, De Berlaimontstr. en de Confortalei zullen dus tramloos worden, maar wel door lijn 12 bediend blijven, want de omlegging blijft nagenoeg voor eenieder in het bereik, die thans door de tram geholpen wordt. Daarenboven wordt een nieuwe, in opbouw zijnde wijk beter bediend. We geloven dat dit een haast ideale oplossing wordt voor dit gedeelte van lijn 12.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

14 mei 69 - 14u30: Ten gevolge een brand in een bloemenwinkel op de Brabantdam, werd het spoor van lijn 2 gehinderd door de Brandweerwagens. Twee uur lang werd lijn 2 afgeleid langs de Stationsstraat-Vlaanderenstraat en via lijn 1 tot Belfort, en Klein Turkije. (St. Niklaaskerk) Verder via lijn 4 naar het Station. Vanaf de Koornmarkt werd 4 gefilmd.

Emr 325 reed het eerst de omlegging, gevolgd door 361 en 317. De rit van het Station naar Gentbrugge verliep normaal.

- Vanaf 30 mei werd de Sassekaai voor het tranverkeer gesloten voor drie maanden, wegens rioleringswerken. Lijn 4 zal via de Voormuide over het spoor van ex lijn 6 tot de Muidebrug rijden en daar wisselen. Lijn 10 zal aan het Neuseplein terugkeren, waar reizigers kunnen overstappen op lijn 4 om de laatste honderd meter per tram af te leggen (!)

- Op 28 mei deed zich in een frituur aan Medo een gasontploffing voor, waarbij een gedeelte van het gebouw instortte en de bovenleiding van lijn 1 ten gronde viel. Ab 569 verzekerde in de avonduren de dienst tussen de Gasmeterlaan en Van Beverenplein.

- Op lijn 20 werd de dienst uitzonderlijk verzekerd door emr 319 op 13 mei, en door 317 op 14 mei, wegens defect aan het normale dienstmaterieel.

- Op 29 mei 69 kwam 314 op lijn 3, aan de Dampoort in aanrijding met een kamion, waarbij het rijtuig zo zwaar beschadigd werd, dat herstelling wellicht niet zal plaatshebben.

- We weten nu zeker dat de MIVG dertig PCC wagens besteld heeft bij Bruge oise-Nivelles te Brugge.

T.T.A.

Op wo 30 april 69 werd het teekkouten rijtuig dat wij van de MIVG ontvingen, geheel gerestaureerd, van de Elooistraat te Brussel, overgebracht naar de TTA. Het rijtuig werd genummerd 51.27. Over de nummering van het TTA materieel wijden wij eerlang verder uit. Op di 6 mei volgde de bijwagen 1208, dezelfde weg, nadat het voordien uit Schepdaal in de Elooistr. was toegekomen.

BUURTSPOORWEGEN - NMVB

Brussel: Bij het ingaan van de dienst op 20 mei 69, werd de terminus van het Rogierplein in Brussel afgeschaft. Deze terminus bevindt zich thans in de Matheusstraat. Daar werd een wijkspoor aangelegd met een nuttige lengte van 70 m. Dit wijkspoor dient als wachtspoor, terwijl het linkerspoor in de as van de straat, doorloopspoor is. De vroegere terminus (Rogierpl) wordt nu een gewone halte waar trams en ab geen wachttijd meer hebben. De buslijnen F-L en M hebben nu hun eindpunt in de Vooruitgangstraat, tussen de Matheusstr en de Weldadigheidsstraat.

West Vlaanderen: In Knokke werden de twee oude keerlussen om de stelplaats heen, vervangen door een nieuwe. Tussen Oostende en Klemskerke werden naast de ronde palen voor de bovenleiding, nu H vormige palen geplaatst.

- Tussen Bredene Duinen en Bredene Renbaan wordt de tramlijn naast de in 1968 gereedgekomen weg gelegd. (verdubbeling van de Koninklijke Laan) Op het op te breken gedeelte werden pas H vormige palen geplaatst, waaraan de bovenleiding nog niet werd opgehangen.

- De aan het station van Oostende voorhanden zijnde keerlus, ten behoeve van de trams van lijn 2, die daar terugkeren naar De Panne, werd geheel vernieuwd.

Verder nieuws van de kustlijn volgt in ons volgend nummer.