

		<h1>TRAMPOST</h1> <h2>MAANDBLAD-</h2>		
			<p>VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM, SCHEPDAAL</p> <p>Verantwoordelijke uitgever: AMUTRA, Willems-Geuppenslaan, 47, BRUSSEL 19</p> <p>REDAKTIE: Roger BASTAENS, Kerkezdijk, 1, BORGERHOUT, Antwerpen.</p>	

NUMMER 27. (3^o jaar nr 3)

December 1969.

Nota ter ontlasting.

Onze leden ontvingen kortelings een uitnodiging voor een rondrit door Brussel met een mw 5000, waarbij verschillende niet meer bestaande lijnen zouden worden bereden, om de sfeer uit die dagen op te roepen. Deze rondrit had plaats op zaterdag 6 dec. 69.

De omzendbrief die ter uitnodiging werd verzonden, was echter in een zulk erbarmelijk nederlands gesteld, dat de nederlandstalige afgevaardigden bij de Raad van Beheer hiertegen krachtig hebben geprotesteerd. Het opstellen en vertalen van de gewraakte tekst is geheel buiten hen om geschied, zodat zij zich genoodzaakt zien hiervoor geen enkele verantwoordelijkheid te erkennen. Onze leden-abonnees gelieven hiermede rekening te houden.

1970.

Als U, beste lezer, dit blaadje zult lezen, is het jaareinde zo dichtbij, dat wij deze maal eraan dachten één der eersten te zijn om U voor 1970 onze beste wensen aan te bieden. Moge het nieuwe jaar U, vriend-lezer, Vrede, vreugde en vrijheid brengen, naar geest en lichaam. Daarenboven een blakende gezondheid, en een goed woord voor wie U koud laat. Elke dag brenge een nieuwe blijheid, elk uur een nieuwe vreugde. Stel U krachtig te weer tegen iedere tegenslag, en put de moed daartoe, uit zonneshijn. Het moge lyrisch lijken, ons is het echt gemeend!

Muzeüm.

Het bezoekerspeil van het muzeüm ligt dit jaar gevoelig lager dan vorig jaar. Tramleven zal hieromtrent meer uitleg verstrekken. Dat neemt niet weg dat hier, vandaag, nogmaals een warme oproep wordt gedaan aan alle leden, van de oudste tot de jongste, om eens de bewaking ter hand te nemen, en U ter beschikking te stellen van uw Vereniging, éénmaal in het jaar! Komt dit slecht uit, dit jaar, dan volgt er nog een jaar, we zijn realistisch genoeg om dat te begrijpen, maar we weigeren te aanvaarden dat U nooit tijd hebt. Verder zouden we willen vragen dat U in ieder geval éénmaal per jaar met een hele troep vrienden en kennissen een bezoek zoudt brengen aan Schepdaal. Voor familie zou deze oproep overbodig moeten zijn. Sommigen onder ons hebben méér moeite om voor zichzelf een verontschuldiging voor hun afwezigheid te bedenken, dan dat er nodig is om zich rezoluut een dag ter beschikking van de Vereniging te stellen. Deze oproep is bestemd voor de 75% van onze leden, die uitstralen door inaktiviteit. Wij verontschuldigen ons voor deze harde taal, maar weerleg ze door uw daad!

Nieuws uit de verschillende Bedrijven:

Buurtspoorwegen - West-Vlaanderen:

Een vriendelijke lezer uit Oostende zond ons een plan van het nieuwe spoor dat wordt aangelegd om naar de stelplaats te rijden. Dit nieuwe spoor vertrekt uit de Sportstraat, en loopt een stuk over de terreinen van de Renbaan, dat daartoe ter beschikking werd gesteld. Even verder loopt de lijn door de E. De Cuyperstraat, om de stelplaats langs de achterkant te bereiken. De sporen die te midden van de Nieuwpoortse Steenweg lagen, zullen verdwijnen om het wegdek te verbeteren. Er zou niettemin toch nog een omloopspoor behouden blijven op de Nieuwpoortse Steenweg, tegen de muur van de stelplaats, vertrekkende van de vroegere inrit, tot aan de busgarage, om daar weer naar binnen te buigen. De huidige stand van zaken is ons niet bekend. We komen er op terug.

- In Blankenberge wordt de oude Spuikom gedeeltelijk gedempt, omdat men een rechtstreekse verbinding tot stand wil brengen tussen de Koninklijke Weg uit Bredene en de Zuid-en Vredelanen.

Met het oog op de uitbouw van de yachthaven zou de bestaande brug verdwijnen, en dus zou de tramlijn ook worden omgelegd om te draaien naar de tennisterreinen, en dan ter hoogte van het restaurant op de bestaande sporen aan te sluiten.

- Sedert een zestal weken is de nieuwe lijnsectie tussen Bredene-Duinen en Bredene-Renbaan volledig in gebruik genomen. De oude sporen en bovenleiding werden in een minimum aan tijd gesloopt. De nieuwe lijn loopt onder een brug door, die daar ten behoeve van de voetgangers werd gebouwd, die zich van de kampeerplaats naar de duinen begeven.

- De "Gazet van Antwerpen" wijdt in een speciale editie voor de kust, een groot artikel aan het Openbaar vervoer langs de kust. De auteur R. Heddebauw dient geluk gewenst voor zijn nuchtere kijk op de dingen, en er is zeer zeker moed nodig om in een krant, objectief de verdediging van de tram op te nemen, op een ogenblik dat eenieder die nooit met de tram rijdt, het als modern stelt, de tram te zien verdwijnen.

In zijn betoog behandelt de auteur ook het luchtmetro-ontwerp. Hij laat het esthetische aspect terzijde, om vooral het financiële uit te diepen. Dat is niet geheel juist!

Wie, of welke instantie kan het verantwoorden om een 67km lange betonnen draak langs de kust te bouwen, die er de jaren moet trotseren? Welke minister of welke gezagsdrager zal over twintig jaar het hoofd durven opsteken en in fierheid tot zijn familie of toehoorders zeggen: Dit betonnen keurslijf is door mijn toedoen mogelijk geweest!? Met alle respect voor de moderne bouwkunde, maar de natuur, de rust zoekende mens heeft zijn rechten! Verkracht die schoonheid van onze Kust niet om winstbejag! Er zijn mogelijkheden te over om de bestaande toestanden te verbeteren, zonder miljarden te wagen, en zonder onze omgeving te verkrachten! De NMVB heeft onlangs nog verklaard, dat deze lijn leefbaar is! Feiten in de ogen durven zien, nuchter en concreet, is eigentijds, is modern! Moeilijkheden durven aanpakken en tot een goed einde brengen, vraagt inspanning, en er is moed toe nodig. Wie brengt die op??? Een luchtmetro kan diensten bewijzen, en snel zijn, maar welke kan de snelheid zijn van een luchtmetro, die gemiddeld om de 750m. moet stoppen? De afstanden vergroten betekent: het risico vergroten, want vele klanten zullen bedanken, eenmaal de sensatie voorbij. Maar dan moeten ze zich ook nog verplaatsen.... En dan die toevoer- en afvloeiingstrappen, al dan niet rollend, och kom, verlos ons maar van die akelige duizendpoot! Een luchtmetro? Akkoord, maar dan op zijn plaats! Sorry, Safege-enthousiasten, maar dit is onze eerlijke mening!

Henegouwen: In november 1969 werd door de groep Henegouwen het volgende materieel als schroot te koop gesteld:
Motorwagens type S: 9775 - 41007 - 10173 - 10247 - 10245 -
10498 - 10499 - 10077.

Standaardmotorwagens: 10304 (groen, voor wegen en werken).
Bijwagens: 19378-19335-19384-19337-19338-19280 en 19369
Nota: S 10077 (laatste tram in dienst in luik-NMVB!)

was onlangs betrokken bij een zware aanrijding, maar we slaagden er niet in degelijke informatie te bekomen over dit feit. Uit dit feit is 10077 niet meer hersteld teruggekomen. Kan iemand ons nadere inlichtingen brengen?

Uit de Metropool - MIVA:

De zelfbediening op lijn 11 is in voege getreden op maandag 1 dec. 1969. Er werden géén foldertjes verspreid, zoals dat voor andere lijnen wél het geval is geweest. De reizigers werden van deze nieuwigheid in kennis gesteld door in de rijtuigen opgehangen berichten.

-De aflevering der PCC rijtuigen gaat verder. Op het ogenblik zijn vijf trams afgeleverd. (13 dec. 69)

-De 2101 kwam in dienst op lijn 11, en de 2102 op lijn 8, allebei op di 2 dec. 1969.

-De MIVA heeft voor 1970 nog vijftien bussen in bestelling gegeven, ter vervanging van oude vehikels.

-Op 2 dec. botsten een PCC van lijn 24 en een leswagen tegen elkaar op de Kolonel Silvertoplaan. Beide rijtuigen werden behoorlijk beschadigd. Een krantefoto in de GVA toont de PCC langs voren. Het nummer is door de beschadiging moeilijk te herkennen, maar we opteren voor 2080.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

-Aan de St. Lievenspoort werd een lichte spoorverplaatsing doorgevoerd in verband met de E 3 werken in het Gentse. Deze omlegging (bocht) werd op 20 nov. in dienst genomen in beide richtingen: in de voormiddag richting Ledeborg, in de namiddag richting stad. Tijdens de omschakeling reden de trams van lijn 1 tot het Graaf van Vlaanderenplein, waar moest overgestapt worden op een pendeldienst tot de St. Lievensbrug. Deze pendeldienst werd gereden door 363!

Aan de St. Lievensbrug moest nogmaals worden overgestapt op de 367, die de dienst reed tussen Moskou en St. Lievensbrug.

-De MIVG had nog twee onderstellen in reserve, nl deze van 393 en 395. Eén ervan werd geplaatst onder de 323, die op 21 nov. 69 in dienst kwam op lijn 1. Het tweede onderstel wordt nu onder mw 360 geplaatst.

-De reeks 302-315 werd geheel uit de omloop genomen en als schroot verkocht. De laatste in dienst van deze reeks was 309, lijn 3 op 29 nov. 69.

De mw 315 werd verkocht op 5 nov. 69, terwijl de 302, 303 en 304 officieel werden weggebracht resp. op 18, 19 en 20 nov.

In werkelijkheid echter was dat vroeger, want de 304 werd opgemerkt op de kamion op 17 nov. in de vroege avond!

311 werd verkocht op 21 nov. 69, terwijl de 312 dezelfde dag als schuilhuisje werd overgebracht naar het tweede voetbalterrein van Racing Gent. Een brutaal einde was 313 beschoren! Deze was op 24 nov. in dienst op lijn 3.

Toen kwam mw 326 opzetten om 313 te vervangen, die toen aan zijn laatste tocht begon: naar het schavot! Een paar uur later reeds was 313 van alle uiterlijkheden ontdaan.

306 werd uit de dienst genomen op 14 nov. 69, maar die kreeg uitstel van executie: hij werd tijdelijk achterin de stelplaats gezet naast de verongelukte 305. (+ 18.9.69, TP 25-26)

-307-308 en 309 verdwenen uit de Gentse straten tussen 25 en 28 nov.69, en zoals gezegd was 309 de lantaarndrager op 29 dec.69, op lijn 3.

-De Gentse PCC wagens worden verwacht vanaf september 70. Het is niet uitgesloten dat een leswagen vroeger zal aankomen.

Om 12u.30 op 21 nov.69 botste mw 350 met grote snelheid tegen een vrachtwagen in de Kortrijkse Poortstraat. De dienst op lijn 4 werd hierdoor ontreddeerd. Er was veel schade.

-De asfalteringswerken in de Veldstraat werden uitgesteld tot na de eindejaarsfeesten.

-Op 27 nov.69 werden de haltepalen voor de busdienst op lijn 3 geplaatst, terwijl op 28 nov. de halteplaten eraan bevestigd werden. Uiteraard zijn deze halteplaten van het nieuwste type.

-Lijn 3 reed voor het laatst op 30 nov.69, en werd op 1 dec.69 vervangen door twee buslijnen: 30 en 31.

Blauw 30 Oranje

Blauw 31 Geel.

MARIAKERKE 30 GENTBRUGGE
HELDENPLEIN

MARIAKERKE 31 St AMANDSBERG
St BAAFSKOUTER

-De laatste rijtuigen van lijn 3 die uitgeweken stonden om tijdens drukke uren dienst te verzekeren (terminus Gentbrugge) waren 370 en 372, twee echte veteranen van lijn 3. (29.11.69)

-MW 366 had op 29.11.69 op het Antwerpenplein een aanrijding met een personenwagen waarbij de bestuurder van de auto gewond werd. De buffer van de tram werd verwrongen, maar het rijtuig bleef in dienst. Dezelfde avond, om 22.52u. had dezelfde tram, op dezelfde lijn, met dezelfde geleider een tweede aanrijding op de Steendam, richting Centrum. De aanrijding gebeurde met dezelfde (reeds gekneusde) buffer. Het slachtoffer was weer de auto, maar ditmaal werd niemand gewond. Dit gebeurde op de laatste reis van deze voorlaatste dag van lijn 3. De tram, die even later de weg naar de stelplaats inzette, verloor zijn gekwetste ledemaat. Wie zal ooit het gevoelsleven van een tram beschrijven? 366 was een ECHTE 3!

-Op deze gedenkwaardige 29 nov. reed 316 uitzonderlijk op lijn 20.

-Op vr 28 nov.69, werd de wissel verwijderd die de Vlaanderenstraat met de Stationsstraat verbond.

-Mw 173 werd nagezien en herschilderd.

-30 nov.69, een mistige, akelige zondagnamiddag in Gent. Met een kwartierfrekwentie hotsen de Gentse trams hun reizigers door de stad. Op lijn 3 opende vandaag de 365 de dienst, gevolgd door 374-317-324-320 en 328. De laatste rijtuigen van lijn 3, vertrekken samen in Gentbrugge en Mariakerke, ontmoeten elkaar op de Koornmarkt, en vertrekken er samen. Het rijtuig komende uit Mariakerke rijdt rechtstreeks binnen, dat van Gentbrugge rijdt even de brug op om te wisselen en volgt dan naar de stelplaats. 324 was voorbestemd om de laatste rit naar Mariakerke te verzekeren, maar werd in de vooravond, wegens storing aan de automaat, vervangen door 333. 317 die de laatste reis naar Gentbrugge zou ondernemen kreeg hinder aan de binnenverlichting, en werd vervangen door mw 354. De ganse namiddag zagen we in Gent dezelfde gezichten langsheen lijn 3, en ook tijdens de avond. De 354 zou dus de laatste 3 zijn die de stelplaats binnenreed, maar hij was er vóór de 333, die weerhouden werd door... St. Niklaas! Inderdaad, bij het vertrek in Gentbrugge werd het rijtuig 333 getooid met bloemen en een herinneringstekst: Dit is de laatste tram naar Mariakerke" Voor het reclameplaatje op de buffer stond een ander plaatje

met de tekst: MIVG-Laatste tram 3 naar Mariakerke-zondag 30 nov. 1969.

Links en rechts van de buffer, sierde een ruiker bloemen de voorzijde van de tram. Zo werd de laatste rit aangevangen... Aan elke halte stond volk te wachten, en vrijwel iedereen vond het prettig, erbij te zijn. Aan de Koornmarkt moesten de reizigers haast gestapeld worden om mee te kunnen, maar de 333 was geduldig en iedereen kon mee..

In Mariakerke werden de bloemenruikers van platform verwisseld en ook het kleine plaatje ging mee. De tekst die op het voorplecht gekleefd was bij het vertrek in Gentbrugge, bleef waar hij was, en werd nu achterkant.

Normaal werd de film hier verdraaid tot "STELPLAATS" maar op ons verzoek werd dat, speciaal voor de gelegenheid:

3 - KOORNMARKT. De terugreis-de laatste(??) werd aangevat.

Aan "Het Lammeken" werd de tram weerhouden door een Buurtkring, die ook afscheid wilde nemen van lijn 3.

St. Niklaas, U weet wel, die goeie ouwe afgedankte, was er ook bij. Hij hield een afscheidsrede in het echte, onvervalste Gents, en verklaarde desnoods de laatste 3 als frietkar te willen kopen, om toch maar een 3 te houden....

Het personeel werd met geschenken bedacht, en één glaasje gerstennat. Klaas zei dat dit best mocht op deze dag, en waarom ook niet? Het ganse gezelschap zette zich voor de tram en er werden foto's gemaakt, mét Klaas en de kornuiten erbij, voor zolang dit nog kan. Tot aan de Rooigemlaan ging het weer normaal, maar hier stonden weer een stel vrienden uit de buurt die het personeel bedachten, met... nu ja, alles moet nou ook weer niet verklapt worden hé!

Aan het Bisschop Seghersplein werden nogmaals bloemen aangeboden, en toen begon de tocht naar de Koornmarkt én naar de Stelplaats. Ongehinderd kon dit echter nog niet, want voor de laatste maal, de hoeveelste wel niet??, verhinderde een geparkeerde auto de weg. Het euvel was in twee minuten vergeten, en toen bolde de 333, de laatste 3, ongestoord naar de stelplaats. Het was 23u.52...

De volgende dag was 333 prompt op het appèl als 2^o dw lijn 2. Hij mag nog niet teloor gaan, want naar men ons verzekerde zal tramlijn 3, op 1 april 1972 in ere hersteld worden. Kom, lach nu niet om de datum, geef de MIVG eerlijk de kans om dit te bewijzen, en als het doorgaat, dan zullen we trachten te bekomen, dat 333 de eerste 3 zal zijn, al was het maar voor één reis, want natuurlijk zullen dan de nieuwe PCC verlichting brengen.

-Op 30 nov. 69, kwam ab lijn 32, voor het laatst op het Heirnisplein, want vanaf 's anderendaags werd de terminus verplaatst naar het Heldenplein. De laatste 32 op het Heirnisplein was ab 385.

Uit de Hoofdstad - MIVB:

Gelet op het feit dat de MIVB niet is doorgegaan met het plaatsen van kleine nummers aan de vier zijden van de trams, geven we graag de nummers van de rijtuigen op die dat wel hebben gehad. Deze lijst is waarschijnlijk niet volledig, en graag zouden we van onze leden aanvulling ervan bekomen. Let wel op: alléén de nummers van rijtuigen die aan vier kanten kleine cijfers hebben gehad. Hier dan de lijst:

1020-1056-1095-1098-1251-1259-1270-1309-1339-1370-1426-1888-1962-3394-5004-4027-4031-4043-7009-7020-7023-7027-7100-7120-7121-7131-7137-9064-9083 en 9100. Stel 1607+607. Bijwagens: 129-140-926-949-2011-2123-2145-2163 en 2169. De meeste van deze rijtuigen hebben ondertussen terug de normale cijfers gekregen op voor- en achterwand.

-Bij de sporenaanleg in de tunnels waren de Unimog-sleper nr 16 en de vrachtwagentractor 20 betrokken, voor de gelegenheid aangepast tot spoorwagens, door er tramwielen op aan te brengen.

-De Pré-metrotunnels zullen voor het publiek worden opengesteld op 18 en 19 december 69, geheel kosteloos ter kennismaking. Z.M. Koning Boudewijn zal de officiële opening verrichten op wo 17 dec. 69. Vanaf zaterdag 20 dec. zal overgegaan worden op normale uitbating.

De ingebruikname zal geschieden als volgt: eerste fase: lijnen 23-39 en 44 zullen de tunnels gebruiken, waarbij lijn 23 zal omgelegd worden langs de Renaissancelaan, en dit tot op het ogenblik dat lijnen 25 en 24 eveneens door de tunnel zullen gaan rijden. Dat kan heel vlug gebeuren, maar ook nog een paar weken duren, zoals wij reeds eerder berichtten. Lijn 26 zal worden afgeschaft, zonder vervanging, terwijl lijn 28 op 24 nov. 69 reeds door een busdienst werd vervangen. (zie verder) Op het ogenblik dat deze regels worden getikt is nog niet geweten wanneer lijn 26 zal afgeschaft worden.

-Mw 1011 stond op vr 5 dec. 69 in de stp Woluwe terzijde gesteld, na een aanrijding van alle bruikbare onderdelen ontdaan, gereed voor sloop. Er achter stonden nog steeds de mw 1174-3423-1139-3428, reeds vermeld in ons nummer van Dec. '68!

-Daarentegen is mw 3407 die lange tijd niet meer in reizigersdienst kwam, weer terug in orde gebracht, en in het normale materieel opgenomen.

-Het voorlopige eindpunt aan de Vismarkt is ondertussen gereedgekomen, en bestaat uit een nagenoeg volledig station. Het spoor, komende uit de tunnel, splitst zich in twee, waarlangs perrons zijn aangebracht voor uitstappende reizigers. Voorbij deze perrons worden de twee sporen terug één, om de eindlus te vormen, en na de lus ontstaan weer twee sporen met perrons voor de instappende reizigers. Even verder vloeien de sporen weer in elkaar, en verwijnt het vertrekspoor in de tunnel. Tussen de perrons voor aankomst en vertrek en de lus, liggen nog twee doodlopende opstelsporen, cf Meiselaan.

-Volgens het dagblad Le Soir zullen de lijnen 63 en 76 in februari '70, in buslijnen worden uitgebaat tussen Meiserplein en de Vismarkt. In maart '70 zouden dan de zuidelijke gedeelten van deze lijnen, Beurs en R.P. Meir, resp. Scheut, eveneens door bussen worden bediend. De ingekorte tramlijnen zouden dan van februari tot Maart, hun terminus hebben op het Begijnhofplein.

-De mw 37, die bij de sporenaanleg in de tunnels werd benuttigd, en welke voorzien is van een schaarbeugel, is de ex 3860, het laatste rijtuig van de oude reeks 800 dat nog in dienst was, zeker tot einde 1968, en waarschijnlijk ook nog deels in 1969. De goederenwagens die we hier zagen, zijn gebouwd op onderstellen van oude motorwagens.

-Op 2 dec. 69 deed 7501 dienst op lijn 19.

-Maandag 24 nov. 68 bracht voor Brussel het einde van tramlijn 28 met zich. Het was bar koud weder, en guur. De regen kwam de gebeurtenissen blijkbaar meer kracht bijzetten. In de vroege avond reden de standaardwagens naar de stelplaats, en de vrijgekomen wagens van lijn 81 namen de avonddienst over op lijn 28. De laatste standaardwagen die naar de stelplaats reed, kort voor 19 uur, was de 1177 met bw 141. Aanvankelijk waren er drie PCC wagens in de avonddienst, die later tot twee werd herleid, nl. de 7142 en de 7100. Het schepenkollege met de Burgemeester op kop hadden eraan gelouden met de 1177 mede te rijden. Een fanfare blies er lustig op los. De 7100 was de laatste tram op lijn 28, maar zonder Burgemeester, en zonder fanfare. Die verdronken op dat ogenblik hun verdriet in een instelling aan het St. Lambertusplein. De 7100 was op zijn laatste tocht met bloemen getooid. De tram kwam een half uur te laat in de stelplaats aan.