





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

NUMMER 30 en 31. (3^o jaar, nr 6-7)

MAART - APRIL 1970.

Mededeling.

Uw maandblad verschijnt heden als dubbelnummer. Van verschillende kanten bereikten ons opmerkingen in de zin van: "Waar blijft toch die TP". Goed, hier is hij dan. Onze abonnés worden echt niet veronachtzaamd. Het vorige nummer verscheen met een gevoelige vertraging, alhoewel het tijdig gereed was. Het is zo, dat in de maand waarin Tramleven verschijnt, uw maandblad samen mét TL wordt verzonden, om kosten en dubbelwerk te vermijden. In laatste instantie kwam TL te laat van de pers, wat vertraging met zich bracht. Na het gereedkomen van het nr 29 was er weinig van belang te melden, en de toen bestaande vertraging kon worden ingelopen, toen er een heleboel interessante gegevens doorkwamen. Uit hoofde daarvan werd dan besloten even geduld te oefenen, en een dubbelnummer te lanceren, dat het lezen waard was. Wij vragen U uitdrukkelijk of U, beste Lezer, dit standpunt bijtreedt, ja dan neen. Is U niet tevreden, wat uw goed recht is, schrijf het ons. Wij zullen in ons volgend nummer graag melding maken van het aantal ontvangen antwoorden. Is U wel tevreden met deze regeling, mag U het ons uiteraard ook laten weten, maar indien U niet antwoordt, zal die houding voor ons uw goedkeuring betekenen. Het redactieadres vindt U hierboven.

Museum.

Het trammuseum in Schepdaal mag zich dit seizoen blijkbaar in een intense belangstelling verheugen. Op 19 april hadden bijna 1300 bezoekers zich aangemeld. We hopen natuurlijk dat deze tendens nog in stijgende lijn mag gaan! O ja, is U er al geweest?

R.E.R. Redt een Rijtuig....

Onze aktie blijft onverminderd op volle toeren draaien, en wij vragen iedere keer weer, met nieuwe aandrang: hou vol! Hou vol met af en toe eens aan deze aktie te HELPEN! Zeg nu niet: "straks is ook tijd", want de tijd van straks heeft nieuwe behoeften. Vanaf het ontvangen van dit nummer wordt gewerkt voor het behouden van TWEE GENTSE RIJTUIGEN. Meer nieuws daarover in de rubriek "Uit de Arteveldestad" U mag op de postrekening storten, of uw bijdrage tijdens één der bijeenkomsten overhandigen, maar DOE IETS! Onze postrekening: 449.80 - AMUTRA - 1190 - Brussel. Niet vergeten, op de strook van uw overschrijvings- of stortingsformulier vermelden: REDT EEN RIJTUIG - GENT. Er komen nog stortingen binnen, zonder de minste mededeling omtrent de reden van storting. In het belang van onze aktie vragen we U dringend dit niet te vergeten.

Vergaderingen: De vergaderingen in Antwerpen kunnen zich in een stijgend sukses verheugen. Brussel kent de laatste maanden ook weer een intensivering van de bijeenkomsten, terwijl de op einde vorig jaar gestarte bijeenkomsten van de sekte West-Vlaanderen aangename bijeenkomsten zijn. Wat West-Vlaanderen betreft, daar wordt de eerstvolgende vergadering gehouden op zaterdag 9 mei. Belangstellenden stellen zich onverwijld in verbinding met de heer Daniël De Volder, Eigen Heerdlaan, 26 8200-St. Andries-Brugge, voor plaats- en uurbepaling. In een nabije toekomst zal men in West-Vlaanderen kunnen beschikken over een kleine zaal, door de Gemeentelijke Overheid ter beschikking gesteld. Proficiat St Andries, en hou zee, jongens van de Kust!

Oproep.

De heer A.A.L.B. Van der Ploeg, Kort Ambachtlaan 239, te Zwijndrecht - NEDERLAND vraagt korrespondentie met iemand over het wel en wee van de dieseltraktie bij de Buurtspoorwegen. Als tegenprestatie geldt dan, informatie over Nederlandse Trambedrijven. Belangstellenden kunnen meteen naar de pen grijpen!

Dienstregeling voor 1970 bij de T.T.A.

ZATERDAG, vanaf 1 mei tot 27 juni (behalve 16 mei) en van 5 tot 30/9
ZONDAG, van 4 tot 25 oktober.

	101 (1)	103	105	107	109 (2)	111 (2)
Erezée-Brug	:13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30
Blier	:13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33
Amonines	:13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.40
Forge-à-l'Aplé	:13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	---

	102 (1)	104	106	108	110 (2)	112 (2)
Forge-à-l'Aplé	:14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	---
Amonines	:14.11	15.11	16.11	17.11	18.11	18.45
Blier	:14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	18.52
Erezée-Brug	:14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	---

- (1) niet op zaterdag
(2) niet in oktober.

=====

ZON- EN FEESTDAGEN van 1 mei tot 30 september;
DINSDAG, DONDERDAG en ZATERDAG van 1 juli tot 31 aug. + zat. 16 mei

	201 (1)	203 (1+2)	205 (3)	207	209	211
Erezée-Brug	:10.45	11.50	12.00	13.30	14.10	14.50
Blier	:10.48	11.53	12.05	13.35	14.15	14.55
Amonines	:10.56	12.00	12.15	13.45	14.25	15.05
Forge-à-l'Aplé	:11.06	12.10	12.30	13.57	14.37	15.17

	213	215	217	219	221 (2)	223
Erezée-Brug	:15.30	16.10	16.50	17.30	18.05	18.35
Blier	:15.35	16.15	16.55	17.35	18.08	18.38
Amonines	:15.45	16.25	17.05	17.45	18.18	18.45
Forge-à-l'Aplé	:15.57	16.37	17.17	17.57	18.28	---

	202 (1)	204 (1+2)	206 (3)	208	210	212
Forge-à-l'Aplé	:11.20	12.15	12.50	14.10	14.50	15.30
Amonines	:11.30	12.25	13.05	14.24	15.04	15.44
Blier	:11.37	12.32	13.15	14.33	15.13	15.53
Erezée-Brug	:11.40	12.35	13.20	14.37	15.17	15.57

Vervolg en verwijzingen op blz. 3

	214	216	218	220	222 (2)	224
Forge-à-l'Aplé:	16.10	16.50	17.30	18.05	18.35	---
Amonines	:16.24	17.04	17.44	18.17	18.45	18.50
Blier	:16.33	17.13	17.53	18.26	18.52	18.57
Erezée-Brug	:16.37	17.17	17.57	18.30	18.55	---

- =====
- (1) Op zon- en feestdagen.
 (2) Alleen bij grote toevloed.
 (3) Tram met restauratie: wordt ingelegd op speciaal verzoek, voor een minimum van 20 verbruikers. Rijdt op zon- en feestdagen, 21 juli, 15 en 16 aug. Neemt geen reizigers op, of zet er geen af, te Blier en Amonines. Deze rit is fakultatief op zaterdagen in juli en augustus. Een bijzonder ticket heen en terug, volle prijs, is vereist.

Schepdaal:

Het inrichten van een tijdelijk Postkantoor met bijzondere afstempeling voor filatelisten, heeft op 28 en 29 maart ons Muzeum in de kijker gesteld. Op die twee dagen werd door de postdiensten voor ruim 18.000 fr. aan zegels verkocht, dit is ruim de vereiste grens overschreden.

R.T.M. Rijdend Tram Museum - Rotterdam.

In Hellevoetsluis (per bus vanuit Rotterdam te bereiken) worden speciale tramritten ingelegd met muzeummateriaal, op de volgende dagen, vanaf elf uur:
 donderdag 7 mei; maandag 18 mei;
 zaterdag: 6 juni, 4 juli, 1 augustus en 5 september;
 zondag: 21 juni, 19 juli en 16 augustus.
 Indien U één dezer dagen vrij is, zoudt U ongelijk hebben er niet naar toe te gaan!

NIEUWS UIT DE VERSCHILLENDE BEDRIJVEN:

BUURTSPOORWEGEN: Brabant:

20 februari 1970 was een dag van "grote slachting" in de Brusselse tramwereld! Vijf over twaalf vertrok op het Rouppeplein de laatste tram van de lijn S (Sleutelplas) naar Dilbeek. Deze droevige eer viel te beurt aan de N 10468. Een heer op jaren vertrouwde ons toe: Veertig jaar bijna dag aan dag, heb ik met de S naar Brussel gereden, mijnheer, en ik moest dus ook vandaag met de laatste mee! 't Is nu gedaan, en dat spijt me!"

Om 17u.15 vertrok aan de Ninoofse Poort de laatste D naar Dilbeek en Eizeringen. De eerbewijzen werden door de S 9771 in ontvangst genomen. Dit rijtuig deed destijds ook de laatste Ni, maar toen zonder enig vertoon. Vandaag werd gerouwd om het teloorgaan van deze beroemde lijn. De 9771 was getooid met een rouwkrans. Het was tevens een laatste groet aan ons Trammuseum! Het rijtuig sleepte bijwagen 19486. Beiden kenden betere tijden!

Ten slotte vertrok die dag de laatste V op het St Jobplein in Ukkel. Er hing wat in de lucht, en er was voorzien dat voor de gelegenheid met bijwagen zou gereden worden. De klap op de vuurpijl was wel dat de laatste reis per standaardrijtuig gereden werd, en wel: mw 10284 met bw 19487! Toen de tram aarkwam aan de kerk, speelde een fanfare treurmuziek. Op het plein werden lichten ontstoken, en het volk kwam naar buiten. De burgemeester van Ukkel hield een afscheidsrede, en de voorzitter van de plaatselijke Heemkundige Kring nam het woord over. Dan werd nogmaals een treurmars gespeeld. De fanfare nam plaats in de bijwagen, en een afvaardiging van de gemeentelijke overheid van

Sint Gillis - Brussel, reed mee met de tram. Op het grondgebied van St. Gillis werd halt gehouden op het Moricharplein. De gemeentelijke Overheid nam hier afscheid op haar beurt, van een trouwe vriend, lijn V! Een groep Padvinders zorgde voor fakkerverlichting, en ook hier werd een afscheidsrede gehouden.

De fanfare speelde nogmaals, en de tram werd voorafgegaan door de Padvindersgroep tot aan de volgende straat. De groep speelde afscheidsmuziek op blokfluit! Er werd gewuifd, gebeld en getoeterd! De geleider dreef de snelheid op, de laatste reis naar Dilbeek....

Ondertussen is de rijdraad over bijna het ganse traject weg! In aansluiting met wat voorafging nog dit: de laatste reis van de Ninoofse Poort naar Dilbeek stp, werd gereden door de N 10459. Dit rijtuig kwam samen in Dilbeek aan met de 9771/19486 die uit Eizeringen terugkwam. Op 25 april was de rijdraad weggenomen tussen Schepdaal en Eizeringen, en de sporen opgebroken. Alléén de bovenleidingsmasten stonden er nog, als stomme getuigen van een rijkgevuuld verleden. Het traject Ninoofse Poort-Schepdaal werd een laatste maal bereden door onze Vereniging, tijdens de vervroegde opening van het Muzeüm op 28 februari 1970.

Deze rit begon op het Rouppeplein, met 10284 en 19306, en eindigde in de stelplaats Dilbeek, waar overgestapt werd op 9314 met bw 8947. Het kopbord van dit stel was lijn Ni! Er moesten uiteraard twee slagen worden gemaakt om de 176 deelnemers naar Schepdaal te brengen. Pers en TV waren ter plaatse. Het muzeüm was voorlopig in orde gebracht, want de vervroegde opening had als gevolg dat de aan gang zijnde werken niet geheel gereedgekomen waren. Dat nam niet weg dat het een prettig weerzien was. Het vele werk door onze aktieve werkploeg verricht, dient hierbij nogmaals te worden onderlijnd! Na een rondgang en enkele TV interviews werd teruggereden naar Dilbeek. Onze 9314 kwijtste zich nogmaals behoorlijk van zijn taak. In het standaardtsel werd de reis voortgezet langs Brussel naar Hekelgem (AX) en terug. Even voor Hekelgem stond een kar bieten op de sporen. De eigenaar-boer moest gevonden worden, en Knol voor de wagen gespannen, vooraleer we verder konden. 'n Merkwaardige reis! Deze lijn zal voor tramverkeer worden gesloten op 26 juni e.k.

Op 21 maart bezochten we in de voormiddag de tunnelwerken van de Kleine Ring van Brussel. De ruwbouw is vrijwel gereed tussen het Fricqplantsoen en de Naamse Poort. Het was heerlijk wandelen in de tunnel, 'n echte gebeurtenis.... In de namiddag reed op het Zennedek de 10284 voor met bw 19373 en 19301. Eén bijwagen kon volstaan, zodat de 19301 werd achtergelaten. De tram voerde ons vervolgens naar Grimbergen - Strombeek (Het Voor) - Heizel - Wolvertem - Heizel en Wemmel. Aan het Noordstation eindigde deze fijne dag. Talrijke foto's zullen natuurlijk deze dag in herinnering brengen! Het einde der tram-exploitatie op de lijn Wolvertem is eveneens voor 26 juni e.k.

Henegouwen:

Bergen kende een fameuze aderlating op zaterdag 14 maart 70, toen een punt werd gezet achter de tramuitbating op de lijnen 1, 7 en 9. Tot deze laatste namiddag reed lijn 7 met twee bijwagens! De meeste rijtuigen waren voorzien van rouwdoeken aan de spiegels. Het laatste rijtuig van lijn 1 was de S 10211, van lijn 7 de 10283, en van lijn 9 de S 10093. De rijtuigen droegen haast alle een opschrift dat het einde bevestigde. Lijn 7 reed met rouwkransen, 's avonds ook lijn 9. Tijdens de laatste reis van lijn 7 en 9 was er haast geen enkel huis langs de weg, waar bij het voorbijkomen geen mensen aan de deur kwamen; de meesten maakten foto's ondanks het donker!

Op een gegeven ogenblik ontmoetten de 10283 (laatste 7) en de 10093 (laatste 9) elkaar. De 10283 deed zijn laatste rit op lijn 7 naar het Station-Bergen, en de 10093 deed zijn laatste rit op lijn 9 naar Dour... Reizigers uit Wihéries konden een laatste maal overstappen naar Dour, wat wij dan ook graag deden. Op het Plein te Dour flitsten de lichten als bij een onweer, de vedette ter eer. Een stuk over tijd kwamen de laatste reizigers aandrumpen, om de laatste reis te doen. De 10093 filmde toen: Dépôt QUAREGNON. Voor goed!

Als gevolg van het stopzetten der elektrische diensten op verschillende lijnen in Brussel en Henegouwen, komen een stel rijtuigen op de zwarte lijst te staan...

Voor sloping worden verkocht:

Henegouwen: type S: 9651 - 9673 - 9765 - 9769 - 10066 - 10260.

Bijwagens: 19272-19289-19317-19328-19334-19358-19359-19360-19382-19397-19400.

Weg en werken: emr 9896-10007-10011.

Eerlang zullen volgen: bw 19313-19314-19321-19322-19323-19362-19375-19357 en 19409.

In dec. 69 werden gedeklasseerd de S 10077 en 10499.

-Brussel heeft ook verliezen te betreuren:

Voor sloop worden verkocht de volgende Standaard-Eugies:

10170-10282-10288-10300-10306-10341-10346-10353-10356-

10357-10358-10361-10362-10364-10370-10372-10373.

type N: 10428 (laatste R!) 10435-10442-10444-10452-10453-

10461 10464-10465-10468-10469. Deze N rijtuigen

worden door de NMVB zelf ontmanteld, en alle bruikbare elementen worden bewaard. Dit gebeurde reeds met N 10466, in april '70.

Bijwagens: 19303-19392-19393-19395-19404.

en de bijwagens met houten kast: 19427, 19428-19429-19432-

19434-19437-19439-19447-19485-19486-19487-19490-19495-

19499-19540-19598.

In leerbeek staan daarenboven de N 10427 en 10429 reeds terzijdegesteld, zonder trolleytangen....

-In aansluiting op de eerste regel, derde paragraaf, van blz 4, dient gezegd dat de spoorlijn mét bovenleiding van lijn V/R/S nog geheel in takt is, en voorlopig blijft, tussen het Rouppeplein-Anderlecht/Het Rad - Scheut- en Dilbeek. In Dilbeek staan nog trams, en zolang die er staan blijft ook de lijn intact. De bovenleiding op het Grondwetplein, richting Hallepoort is verwijderd op het weekeinde van 24/26 april. 70.

-In Henegouwen reed op 5 maart 70 de S 9780 tegen een kamion in Pâturages, en op 6 maart werd een personenauto verpulverd tussen de S 10179 (lijn 2) en de S 10497.

De trams reden in tegengestelde richting, en de auto wilde in een bocht de 10497 inhalen. Toen kwam 10179 met twee bijwagens.... De auto zat gekneld tussen de beide rijtuigen. De bestuurster van de wagen had een schoen verloren, maar kon na deze vaststelling huiswaarts keren. Met de tram? We weten het niet... De volgende dag was de 10179 reeds terug te wiel, met een grijs laagje verf tegen het bloeden!

Het ongeval gebeurde te Cuesmes, even voorbij het Dorpsplein, waar de tram richting Bergen op eigen bedding gaat, en de rijweg zich naar links verlegd. Op 13 maart 70 ten slotte botste de S 9788 op lijn 9 in Boussu met een kamion.

De 9788 en de 9780 zullen zeer waarschijnlijk van hun wonden niet meer genezen...

-De bw 19335 en 19384 werden in dec. '69 gedeklasseerd.

-Op 14 maart '70, laatste dag van tramuitbating voor de stp Quaregnon, werd het daar gestalde materieel tussen de normale diensten in, overgebracht naar stp Eugies, via Bergen. Op een bepaald ogenblik reden drie treinen achter elkaar van de brughelling te Jemappes. Heerlijk zicht, droevige oorzaak!

-Op deze gedenkwaardige dag beschikte de stp Quaregnon, in de vroege ochtend nog over het volgende materieel: (type S)
9769- 9780-9788-10150-10093-10202-10211-10283-10491-10492-
10493-10494-10495-10496-10497-10179-10065-10231-10236-
10239-10076-9789 en 10175. Verder zijn de vroeger genoemde en te slopen bijwagens bijna allen uit deze stelplaats afkomstig! Ten slotte de WW 9927 en hulpwagen 9888.

Uit de Metropool: MIVA:

Van verschillende kanten werd ons gevraagd waarom op de nieuwe rijtuigen 2101-2125 nog steeds lijn 1 voorkomt. Deze films zijn van Engels fabriekaats. Voor de nieuwe rijtuigen moest dus een nieuwe bestelling worden gedaan. We mogen aannemen dat werd gerefereerd naar "onze bestelling X van Y(datum) " om een nieuwe bestelling te doen. Dat lijn 1 daar nog op voorkomt, houdt momenteel geen enkele aanwijzing in!

Op het kruispunt Jan Van Rijsijcklaan - 7° Olympiadelaan en Jan de Voslaan-Boonse Steenweg, zal eerlang een tunnel gebouwd worden in de as Jan de Voslaan-Boonse Steenweg, dit ten behoeve van het autoverkeer. Tegelijkertijd met deze werken zal een tramtunnel (Pré-Metro) worden gebouwd onder dit kruispunt, ten behoeve van lijn 2.

-Aan Berchem-Station is nog geen spoor van de voorziene werken voor omlegging van lijnen 8 en 11 langs het nieuwe station. De aansluitende trambrug over de Ringlaan (E 3) laat ook nog op zich wachten. Van Borgerhoutse zijde evenwel is bericht dat de toelating om met de verdubbelingswerken aan het wegdek van de Gitschotellei, te beginnen, ter goedkeuring aan het Ministerie van Openbare werken werd voorgelegd. Deze werken moeten als een geheel worden gezien.

-Alle PCC wagens van de nieuwe reeks (2101-2125) zijn nu reeds in dienst op de lijnen van de Groenenhoek. We geven hier de data van aankomst in de Sinjorenstad:
2118 (10 feb. 70) - 2119 (6 feb.) 2120 (24 feb. 70)-
2121 (2 mrt 70) 2122 (10 mrt 70) - 2123 (17 mrt)-2124 (18 mrt)
en 2125 (26 mrt 70). De 2117 is vóór de 2116 aangekomen, en de 2119 vóór de 2118. De films van de nieuwe rijtuigen zijn duidelijker van kleur dan de vorige.

-Omstreeks half maart 70 werd op de Frankrijklei een aanvang gemaakt met de omleggingswerken der sporen ten behoeve van de lijnen 12 en 24. Tegenover de KVC werd een wissel geplaatst in het spoor van de ex lijn 1, richting zuid. Het nieuwe spoor loopt nu rechts van de rijweg, kruist lijnen 2 en 3, en loopt via een wissel terug uit in het bestaande spoor, even voorbij de cinema Odeon. De bovenleiding, die gespannen werd vóór de sporenaanleg, werd aan masten opgehangen, die op de stoeprand werden geplaatst.

-Op 7 april werd dit spoor in dienst gesteld, voor de lijnen 12 en 24, in de richting Kiel. In de richting Deurne rijden deze lijnen nog over de De Keyserlei. In zuidelijke richting zijn ze omgelegd langs de Gemeentestraat-Rooseveltplein.

-Op 1 maart 70 is een nieuwe dienstregeling in voege gekomen, waarbij de diensten werden verminderd. Omstreeks 1 juli komt dan de zomerdienst weer in voege. (Alleen PCC)
Sedert deze dienstvermindering is lijn 3 alléén met PCC

gaan rijden. Lijn 2 was reeds even voordien geheel met PCC uitgerust. In principe zullen géén andere rijtuigen meer dienst doen op deze lijnen.

Omstreeks dezelfde tijd kwamen er terug kopbordwagens op lijn 15, in de morgenspits. Gewoonlijk één wagen.

-Op 14 maart 70 werd een gedeelte van de rijtuigen 4404-4410-4412-4418-4419-4431-4434-en 4439 van Hoboken overgebracht naar de sloperswerf Heuvelmans aan de Scheldekaai. Op 17 maart werd de 4431 "gekremeerd", de anderen volgden, maar de 4418-4419 en 4404 trotseerden de tijd nog op 11 april.

-Naast deze sloperswerf belandden de bw.1602-1606-1608-1620-1626-1625-1628 en 1632. Ze worden gesloopt.

-Al deze rijtuigen zijn officieel buiten dienst gesteld op 1 maart 1970.

-Op ma 13 apr.70 reed 2112 op lijn 11 over het kruispunt van de Plantin en Moretuslei, in de richting Centrum. De wagen werd gevolgd door een lichte personenauto, bestuurd door een dame, vergezeld van haar tweejarig dochtertje. De tram die uit de Rolwagenstraat kwam, volgt bij het inrijden van de Provinciestraat een tamelijk scherpe bocht naar rechts. Juist in deze bocht waagde de bestuurster een gok. Ze dubbelde de tram, maar had uiteraard geen uitzicht op de tegenrichting. Toen ze net naast de 2112 uitkwam, reed de 2107, eveneens op lijn 11, met gelukkig niet te grote snelheid op de auto in. Het tweepaardje werd letterlijk tussen de twee rijtuigen gewalst, op dezelfde manier als gebeurde in Cuesmes. (Zie blz.5) Naar een krantefoto toont, was alleen de nummerplaat van de auto nog bruikbaar... Ook hier konden beide passagiers van de auto, na verzorging het ziekenhuis verlaten.

-In de nacht van 11/12 feb.70 kwamen van Hoboken naar de Groenenhoek: emr 4416-4417-4420. Nadat enkele dagen vroeger de 4422-4425-4409-4415 dezelfde mutatie hadden gedaan, zijn deze rijtuigen te zien op lijnen 10-11-8 en 15!!! Nochtans blijkt de laatste tijd dat terug 6000en op lijn 15 te zien zijn. We zullen hiernaar informeren.

Uit het voorgaande valt af te leiden dat nu alle 4400en terug in de Groenenhoek zijn, met uitzondering van de 4405-4413-4430 en 4433.

-Om deze vier rijtuigen is het nu te doen: De 4405 kwam op 24 maart 70 in Groenenhoek aan als 5851! Op 6 april 70 kwam 4413 in Hoboken aan als 5853. Beiden kwamen uit de CW Zurenburg, waar ze werden aangepast aan de vereisten van de hulpdienst. Deze twee rijtuigen hebben de pantograaf in het midden op het dak. Dat bleek praktischer voor hulpverlening. Mooier zijn ze er niet op geworden. Resten nog de 4430 en 4433, die waarschijnlijk de 8826 en 8827 zullen opvolgen. Dan zijn tevens alle ex 4522-4551 verawenen die tot WW werden omgebouwd. De 4538 (reklamewagen II) is reeds afgetakeld, en 4528 (rekl.wagen I) zal weldra volgen. Dan zullen twee 4400 eenrichtingswagens hiertoe worden aangewend.

-Op 3 en 4 feb.70 reed 2079 terug op de lijnen van Groenenhoek, en op 5 en 6 feb.70 was de 2000 in dienst op lijn 11! Nadien zijn beider terug naar Hoboken gereden.

-4429 had op 11 feb.70 een botsing op lijn 11, maar was op 3 maart terug in dienst.

-5303, 5312, 5348 en 5351 zijn terug naar Hoboken gegaan, in ruil waarvan drie andere 5000 in de Groenenhoek zijn gekomen. De nummers delen we U later mee. Verder gingen naar Hoboken: 2075 (22 jan 70), 2076 (23 jan.) 2077 (28 jan) - 2078 (29 jan) 2079 (eveneens 29 jan.)

-Lijn 24 bis rijdt nu ook wel met PCC, te enen male met film 24, d'andere maal met ZUIDSTATION. In beide gevallen met een strip "MONTIGNYSTRAAT" op de voorruit.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

Eerst en vooral: goed nieuws! Na onderhandelingen met de Directeur-Generaal van de MIVG kregen we toezegging van twee gentse trams voor ons muzeüm. Deze zullen begin 1971 te onzer beschikking worden gesteld. We beginnen dus dadelijk met onze aktie R.E.R.Gent. Zoals reeds gevraagd, vermeldt op uw stortings- of overschrijvingsformulier duidelijk: R.E.R.Gent. Dat zal ons toelaten U de stand van zaken mede te delen. In ieder geval betuigen we de Direktie van de MIVG onze hartelijke dank! In principe zijn de nummers der rijtuigen ons bekend, maar gelet op de tijd dat ze nog dienst moeten doen, lijkt het ons beter daar nog geen ruchtbaarheid aan te geven, want dat zou nog wel kunnen veranderen, moesten deze rijtuigen door aanrijding beschadigd worden.

-De 334 is uitgerust met een pantograaf, identiek aan deze van de reeks 351-386 van de R.E.T. (Rotterdam) De eerste proefritten zijn gereden, en er dienen aanpassingen te geschieden, voornamelijk daarmee wordt voortgedaan. Vooraan de 334 is een spiegel geplaatst die de bestuurder toelaat de schaarbeugel te zien tijdens het rijden. Dit RET type zal worden aangewend op alle Gentse PCC wagens.

-Uit het onderhoud dat wij hadden met de Directeur-Generaal bleek verder dat lijn 20 zal opgeheven worden, wanneer Bruggen en Wegen over zal gaan tot verdubbeling van de Brusselse Weg. Dat neemt niet weg dat het Gemeentebestuur van Melle zich aan de tram blijft vastklampen. De concessie loopt tot 1980.

-De luchtlijn van de lus Van Arteveldeplein werd verwijderd op 4 feb. 70, en op 5 feb. deze op de Brabantdam tussen V. Arteveldeplein en Vlaanderenstraat. Op het V. Arteveldeplein blijft evenwel nog een stuk bovenleiding hangen, nl. vanuit de Keizer Karelstraat-V.A. plein-Stationsstraat, die dient voor het voeden van lijn 1 tot het einde van de Frère Orbanlaan, en lijn 2 tot aan de kazerne in de Brusselse Poortstraat.

-Op 13 feb. 70 deed zich in de Brusselse Poortstraat, aan de kazerne een hevige botsing voor, waarbij 330 op lijn 2 betrokken was. De 330 werd zwaar gehavend, en staat op einde april nog in de stelplaats. Op 15 feb. 70 was het dan de beurt aan de 331, als 1^o dw op lijn 4. Aan de kerk van het H. Kerst werd de 331 in de flank gegrepen door een franse toerauto, en uit de sporen geslingerd. De kast was licht beschadigd, maar het onderstel was links gebogen. Zullen we hem nog terugzien? Wellicht!

-Met ingang van 23 maart 70 worden voor voetbaltrams geen bijwagens meer ingezet.

-Het spoor van lijn 20 werd verlegd aan de kruising met de NMBS lijn 59 te Gentbrugge-Zuid. Inderdaad, vanaf de terminus van lijn 2, wordt met een bochtje naar het midden van de straat gereden. De kruising met de NMBS geschiedt thans in het midden van de straat. Een twintigtal meter voorbij de terminus van lijn 20, loopt het nieuwe spoor uit in de bestaande "pastoorshoed" van lijn 20, waarna het vroegere enkelspoor vervoegd wordt. Deze toestand begon op 25 maart 70.

-Op 2 april '70, zakte een achteruitrijdende vrachtwagen in een kelder van een in herstelling zijnd gebouw. Daardoor blokkeerde hij lijn 4 in de Kortrijkse Poortstraat. De politie sloot de straat af, en mw 351 en 345 die aan de kant van het Station stonden, werden door een politieauto op tegenspoor teruggeloodst tot aan de Elisabethlaan. De dienst op lijn 4 werd verzekerd tussen het Gerechtshof-Koornmarkt-Muidebrug en via lijn 10 naar het St. Pietersstation. Op het onderbroken gedeelte van lijn 4 pendelde ab 535 als 4.

-Aan de St. Lievenspoort werd een nieuw spoor aangelegd tussen de brug en de Eggermontstraat, meer zuidwaarts. Met de werken werd begonnen op 3 april. De uitvoering geschiedt in het kader van van de E 3 werken, en de verbetering van lijn 1.

Uit de Hoofdstad - MIVB:

Op 10 jan 70 zijn de lijnen 24, 25 als M lijnen, de Metrotunnels gaan berijden. In ons nr 28 gaven we de laatste "bovengrondse" 24 aan de Beurs. We beloofden toen ook de laatste 25. Wel, de motorwagen die als laatste 25 de omloop Wolvengracht-Kiekenmarkt-Beurs-Grasmarkt-Centraalstation reed, was 9076. De volgende dag (10.1.70) deed 9076 dienst op lijn 92, terwijl de 1080 (laatste 26, 9 jan.) van karwei was en als mw een zandwagen sleepte om de zandbakken te vullen, die van de stp Elsene afhangen.

Zodra de laatste 25 (9076) uit de Beliardstraat de Oudergemlaan was opgedraaid, werden de sporen in de bocht verwijderd, en verderop aangesloten op de tunnelmonding. 's Zaterdag (10.1) werden isolatoren geplaatst in de luchtleiding op de kruising Wetstraat-Koningsstraat, zodat ieder tramverkeer in de Wetstraat onmogelijk werd.

-Op 2.2.70 reed een tram van lijn 101 (nr mw onbekend) in het midden van mw 4027 in. De 4027 verzekerde dienst op lijn 55. Het ongeluk gebeurde als gevolg van een weigering van een elektrische wissel. De 4027 stond anderhalve meter buitenspoor.

-Op 28 maart 70 werden lijnen 63 en 76 met bussen bediend. 27 maart bracht ons als laatste 63 Scheut-Meiserpl: emr 1509. De laatste 63 Meiser-Scheut (die de échte laatste was omdat hij later dan de vorige genoemde in de stp kwam) is 1502. De laatste 76 Meiserpl-RP Meir was de amr 1514, en de laatste 76: RP Meir-Meiserpl: (de échte laatste) was 1510.

De laatste 63 bis was de 1510, zijnde de laatste 76 die als 63 bis terugkeerde naar de stp Edingenstraat.

Het laatste vertrek geschiedde in de sneeuw....

Die avond reed ook de laatste ab 77, Meiserpl. Kerkhof Brussel. Deze dienst werd verzekerd door ab 8338. Vanaf 28.3.70 werd deze dienst overgenomen door lijnen 63 en 76, zoals vroeger. Men onderzoekt nu de mogelijkheid om één van deze lijnen om te leggen langs de Leopold III laan, en de andere te behouden langs de Leuvense Steenweg.

De 76 blijkt eerlang de verbinding RP Meir - Neerpede te zullen verzorgen, waarbij dan de ab groen 103 groen zal vervallen.

-Sedert 31 maart rijdt lijn 90 na 20 uur en op zondag de ganse dag met eenmansdiensten. Daarbij worden de wagens 9000-9100(!) benuttigd.

-Vanaf 4 april rijden lijnen 23-25-35-39-44 en 45 op de zaterdag in éénmansdienst.

De 1501-1515 zijn nu 's avonds en op zondagen in dienst op lijn 62. Deze lijn staat nu in de stelplaats Leuvense Steenweg, sedert het verdwijnen aldaar van de 35, 63 en 76. (35 was daar gekomen na het afschaffen van lijn 28)

-In de Wetstraat en de Augustijnenstraat zijn de sporen weggenomen. De rijdraad is weg op het oude traject van de lijnen die nu in de tunnel rijden. Dit is ook het geval in de Jozef II straat, de vroegere lijn 40.

-Men overweegt het vervangen van de pantografen door anderen, nadat reeds vele malen moeilijkheden zijn ontstaan bij het wisselen der stroomafnemers.

-De wagens 7012-7028-7037-7038 en 7044 kregen een rubberrand om de filmkast. De 7012 en 7037 kregen daarenboven een anti-reflex scherm.

-Mw 3871 die al geruime tijd buiten dienst gesteld was, werd gesloopt.

-Op lijn 90 komen haast dagelijks tot drie wagens voor van reeks 5001-5025. Tijdens de avonduren zien we wel eens een PCC op deze lijn. Dat was het geval o.m. op 6 mei 70.

-Men voorziet de omschakeling van tramlijn 62 op buslijn in 1972. In 1973 zullen dan volgen: lijn 81, tussen Zuid en het

Meudonplein, maar tram blijft tussen Zuid en Bockstaelplein, en de lijnen 92-93 en 94.

Men voorziet ook tegen 1973 het volledig buitendienststellen van ALLE standaardwagens en bijwagens.

De plannen van omvorming tot Metrolijnen dienen zich voor 1990 aan als volgt:

- 1 - Berchem-Kapelleveld, met vanaf de Tervurenpoort een splitsing naar Oudergem, dus een Y lijn.
- 2 - Het Rad - Kleine Ring - Eeuwfeest.
- 3 - Ukkel - Zuid - Noord - Evere.
- 4 - Boendaal - Beurs.
- 5 - Grote Ring (vooreerst met trams bereden.)

Tramlijnen voor 1990:

- 18 - Ukkel (Fort Jaco) - Zuid - Ninofse Poort - Brugmannhospitaal.
- 19 - Simonisplein - Groot-Bijgaarden.
- 23 - Eeuwfeest - Bos, langs de tunnel NMVB - Vuurkruisenlaan - Lambermontlaan - Kazernen-Bos.
- 47 - Noord-Neder over Heembeek. (bestaat nu als buslijn 47)
- 52 - Noord-Meiselaan, en
- 52 - Zuid-St Denijsplein (Zeer vermoedelijk zal één van deze twee lijnen wel vernummerd worden. We vragen ons trouwens af in hoeverre de thans voorgestelde nummering in 1990 nog uitvoering zal krijgen. N.V.D.R.)
- 58 - Noord - Vilvoorde.
- 81 - Noord - E. Bockstaelplein.
- 90 - Noord-Bos-Zuid (zoals thans)
- 103 - Simonisplein - Jette.

(Nota v.d. Redactie: Het is ons niet duidelijk welk verschil we moeten zien in metrolijn 5 en tramlijn 90. De gegevens waarover wij beschikten spraken over het omschakelen van tramlijn 90, integraal, in metrolijn.

Wagenpark

tijdperk:

Type:	1970	1980	1990
Standaardmw:	271	0/1973	
standaardbw:	226	0/1973	
4000	43	36	0/1983
5000	25	0/1974	
7000	156 (+16)	172	52
7500	1	104	104
9000	101	0/1978	
Bussen:	428	670	670
Metrowagens, of metrotreinen:	0	70	202

Over de stelplaatsen schreven we reeds in TP 22-23 blz 7.

Het teken " M " dat op de metrotiams voorkwam, wordt vervangen door het teken "T", zijnde het kenteken van de ondergrondse tram. Oorspronkelijk stond het teken "M" in plastic aangegeven bij de stations Schumann en Centraal. Hier ook werden ze vervangen door de "T". De rijtuigen 7132-7138-7122-7139 en 7106 dragen eveneens reeds het teken "T" in plaats van "M".

- Na de WW 6 en 37 (ex 3860) zijn nu ook de WW 3 (Elsene) en 34 (ex 1323 - Elsene) met pantograaf uitgerust, en kunnen dus in de tunnels rijden.

- Een ernstige trambotsing op de Kruidtuinlaan vergde 45 gewonden, op 5 maart 70. Een 102 bis, mw 1503, en een 19, mw 1602+602, stonden voor het rode licht aan de Ginestestr. Mw 1608+608 op lijn 18 kwam de Kruidtuinlaan afgereden, toen de remmen plots elke dienst weigerden. Hij botste bruusk op de stilstaande trams, met het gekende gevolg. De eerste twee konden op eigen krachten naar de stelplaats, maar de 1608/608 werd door 1446 weggesleapt.

- Op 19 feb. 70 bracht Prins Albert een bezoek aan de Pré-Metro. Hij doorreed de ondergrondse per 7125.