

# trampost

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA  
PANNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS  
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 39. (4° jaargang nr 3)

DECEMBER 1970.

Goed Heil, 1971.

Telkens weer bij de jaarwisseling houden wij eraan, U Vriend-lezer, onze beste wensen aan te bieden voor het jaar dat begint. Zeker onderbreken wij ook ditmaal de traditie niet. Er wordt wel eens beweerd dat deze gewoonte zinloos en verouderd is. Ze is echter zo zinvol als de inhoud van haar boodschap, op voorwaarde dat uwe- en onze- wensen uit het diepste van ons hart komen.

Weet dan, dat wij U ieder ogenblik van het nieuwe jaar het beste toewensen, maar éénmaal in het jaar wensen wij dat te zeggen, en in deze wensen betrekken wij dan iedereen die van ver of nabij betrokken is in onze lezerskring.

Wij zouden willen, U een zorgeloos 1971 wensen, maar we wéten, dat 1971, evengoed als alle andere jaren, zijn zorgen met zich brengt.

Daarom wensen wij U de nodige kracht om er het hoofd aan te bieden. wij wensen U een gelukkig 1971, al weten we dat ook in 1971 de zon niet steeds zal schijnen. Daarom dan een frisse aanpak! We wensen U 365 gezonde dagen, ook al weten we dat elkeen tijdig zijn deel krijgt in ziekte en tegenslag.

Schep dan niettemin nieuwe moed, en wees sterk.

Op het gebied van uw ontspanning wensen wij U het allerbeste toe, ook al wéten wij dat er ergens wel weer eens wat verkeerd zal lopen. Weet dan maar dat het eenieder van ons wel eens tegen zit, maar we zijn er allemaal om samen wat te maken van onze Vereniging, ieder op zijn plaats. Wij vragen ook dat elk van U voor ons een stimulans zou zijn, want wij zijn ook maar mensen. Wij willen dat ook zijn, en daarom zullen wij van onze kant trachten voor U een goede vriend te zijn. 1971 brenge VREDE!

KUSTLIJN.

Tijdens de kustreis op 12 sept. 70, werd een extra uitgave van Trampost als programma aan de deelnemers aangeboden, waarin ook een beknopt overzicht stond van het materieel dat in de loop der tijden aan de kust in dienst is geweest. Kort nadien ontvingen wij van één onzer lezers een toelichting, die wij gans overnemen als aanvulling op ons extra-nummer TP. Het zal ons uiteraard interesseren indien nog andere lezers ons inlichten, indien niet alles over het materieel is geschreven wat zij er van weten. Het extranummer van Trampost is intussen uitgeput. ".....aan de hand van inlichtingen door wijlen dhr Ir Debot verschaft, en ook berustend op eigen ervaringen, het volgende te melden: (zie vervolg, bovenaan blz. 3.)



AMUTRA



het materieel in kwestie veilig te stellen, tegen de geallieerde landing die vrij algemeen verwacht werd. Het tweede en niet minder belangrijk doel was, de materieelsschaarste in de genoemde groepen te ondervangen.

Aldus bevonden zich op 5 juli 1945 de motowagens 9816, 9940 en 9946 in de stelplaats van Bitsingen, waar ze door springstoffen en brand werden vernield, samen met enkele rijtuigen van de toenmalige groep Luik-Limburg. De lijn Riemst-Bitsingen werd inderdaad veel benutigd door arbeiders uit de streek, die door de Duitsers waren opgeëist om in de F.N. fabrieken te gaan werken. (In Herstal werden natuurlijk oorlogstuigen vervaardigd.) 4 - Het 9228 werd reeds in 1919 geschrapt in de registers van de MAB, omdat dit rijtuig tijdens de oorlog (14-18) volledig vernield werd. Dit was ook het geval voor de 9247, die door de bezetter was opgeëist, en in het kanaal in Zeebrugge werd gestort, om de vaargeul te versperren voor onderzeërs.

5 - 9478 was een model- en proefrijtuig, gebouwd in 1912, dat in verschillende groepen getest werd, ook in Oostende. In oktober 1945 stond dit rijtuig, bijna ganz ontafeld, in de stelplaats van Lemperre aan de Maas. Tussen de twee genoemde periodes had dit rijtuig dienst gedaan in Luik.

6 - In 1928 gingen er 9025 t/m 9029 van Brussel naar Oostende, waar ze in 1932 als schroot werden verkocht.

9048 en 9049 kwamen nooit naar Oostende, maar werden ook in 1928 van Brussel naar Eupen verzonden, waar ze meerdere malen zijn opgemerkt (n.l. in april 1933), terwijl ze sedert oktober 1937 werden aangewend als dienstrijtuigen. In juli 1946 stonden ze naast de Loods te Eupen, klaar voor afbraak.

7 - 9096, 9098, 9111 en ook 9102 kwamen in 1928 in erbarmelijke toestand van Luik naar Oostende, waar ze als dienstwagen werden aangewend. (zo werd n.l. 9098 op 13.4.31 gezien)

In de winter 1931-'32 werden ze geheel herbouwd: de kast kwam van Hagheno, de truck van de BEG-Elektrische Tramwegen van Gent. 8 - Ook de motorpakwagens 9965 (thans in het museum) en 9966 waren in Oostende van de partij.

9 - De montagewagen 4464 (= ex LW 3 = ex 9230) werd tijdens gevechten tussen duitse en kanadese troepen in Sluis, in brand geschoten, in 1944. Alleen het onderstel was nog bruikbaar.

10 - Als aanvulling op de Westvlaamse bijlage kan gezegd worden dat het "waarom" van de ombouw tot type 50 van slechts 28 van de toen 32 nog bestaande standaardmotowagens, het volgende is: De lijn Knokke - Brugge was toen eigenschap, en vier van deze rijtuigen behoorden tot het kapitaal van deze lijn.

11 - Hier volgt een overzicht van de materieelstoestand in augustus 1932, na levering van de 35 standaardmotowagens, en vóór de sloping van de 7 "observatoire" rijtuigen:

35 standaard type 9729; 38 mw type Oostende-Blanckenberge, 9212 - 9215 en 9228 - 9251; 6 mw Bogota, 9623 - 9628

4 mw Hagheno, type 9096; 4 mw Senette, model 9573;

3 Rembarrijtuigen 9997-9999; 5 mw. La Metallurgique, model 9480, 7 stroomvoorschrijtuigen (ex Brussel-Sterrewacht) model 9025, 14 mw. v.d. lijn v.d. Vuurtoeren, model 9169, en 10 rijtuigen motot-pakwagens, model 9950 en 10019. Totaal: 126 motorrijtuigen; Verder: 8 stoomlokomotieven: 14-279-962-963-964-1047-1048-1052. 99 bijwagens: 31 gemengd, model 11564 uit 1924; 20 eenhuwstende" model 8748; 30 Hagheno's model 8867-8868; 4 Oran's, mod. 8958; 12 "groten" model 10656; 2 bogterrijtuigen type 1800.

EN 40 stoomtramrijwagens: n.l. 8 met windschermen, type 873, en 32 zonder windschermen, type 503. Lenslotte waren er nog 18 pakwagens, waarvan 10 witte, type 2203 en 8 groene, type 2200. Tot hier onze korrespondent in zijn verslag, waarvoor zeer hartelijk dank! Deze toelichting is zeer interessant, en dus sluiten wij de polmek nog niet!



(Vervolg van blz.1)

Door een kleine vergetelheid zien we ons genoodzaakt hier de punten 1 en 2 te tikken. Punt 3 vervolgt dan op blz 2. Onze verontschuldigingen hiervoor!

- 1 - Motorwagens 9729 en 9817(ex Kortrijk):zoals blijkt uit de bijlage van onze Westvlaamse sectie:  
9729 = 9729(II) = ex 9984 = ex bw 19165;  
9818 = 9817(II) = ex 9985 = ex bw 19166; die beide tot bij het schorsen der diensten op Kortrijk - Moeskroen, op deze lijn in dienst bleven, en nadien naar de kust kwamen.
- 2 - Slijpmotorwagen 21006 is de omgebouwde voormalige motorpakwagen 9963, van de lijn Brussel - Ninove.
- 3 - Niet alleen de 9940 en 9946, maar ook de 9816 werd tijdens de oorlog vernield. ('40-'45) Ze waren niet op weg naar Duitsland, maar werden samen met een groot aantal motor- en bijwagens naar de groepen Luik-Limburg en Brabant overgebracht. De bedoeling daarvan was, (zie hier verder blz 2 )

-----  
Uit de Arteveldestad, - M.I.V.G.:

-Het Ministerie van Verkeerswezen voorzag in het aanschaffen van 56 PCC wagens voor Gent. Vermoedelijk worden het er nu 60, aangezien lijn 20 naar Melle, in tram behouden blijft.

-Op maandag 21 december 70 begonnen de werken tot verdubbeling van de Brusselse Steenweg, vanaf de Brusselse Poort tot aan het voetbalterrein van La Gantoise. Er werd begonnen met het slopen der huizen op de oude rooilijn. Wanneer de werken gereed zullen zijn, zal de tram op een eigen bedding liggen, temidden van de twee rijwegen. Lijn 20 wordt voorzien de ganse dag te rijden tussen Melle en het St. Pietersstation, afwisselend met een wagen van lijn 2, die aan het Arsenaal met enkele honderd meter verlengd wordt.

-Op 20 nov. 70 reed emr 328 met bw 72 uitzonderlijk als 2° dw van lijn 20!

-12 en 13 nov. 70: lijn 1 werd onderbroken bij Gent-Zuid, wegens rioleringswerken op de Hundelgemse steenweg. Een bus (664 op 12.11) (en 681 op 13.11) pendelde tussen Gent-Zuid en het Kerkplein waar terug werd overgestapt op een tram die pendelde tussen het Kerkplein en Moslou. (emr 379 op 12.11 en 325 op 13.11)

-Het lijnenplan aan het station werd terug aangebracht op 20 nov. 70. Het is aangepast voor lijnen 2 en 33.

-Op 16.11.70 begonnen de werken tot aansluiting van het nieuwe spoor aan het station. Die dag werd de wissel bij het Flandriapalace blootgelegd. De volgende dag werd het nieuwe hek in dienst genomen. Inderdaad, er werd bij de terminus aan het station een metalen afscheiding geplaatst tussen de twee sporen. Deze werken eindigden op 18 nov. 70. Ook op 18 nov. te 10.02u precies reed emr 359 van lijn 4 als laatste rijtuig van die lijn over de wissel Flandria Palace naar de Elisabethlaan. Het spoor werd onderbroken, en lijn 4 keerde terug op de Elisabethlaan. Als 6° dw van lijn 4 reed emr 358 om 10.22u over het nieuwe spoor: dit was de eerste reizigerstram op het nieuwe spoor. Men kan nu nog twee oude motorwagens naast elkaar treffen bij het station, maar niet lang meer. Voor het vertrek van de lijnen 10, 20 en 2 wordt éénmaal gefloten, voor lijn 4 tweemaal.

-emr 363 is niet meer... Slopingswerken begonnen er op 18.11, en op 23.11.70 werden de restanten naar Avelgem gebracht waar de sloper zijn droevige taak volbracht...

-emr 331 is hersteld en komt eerlang in dienst, terwijl 320 gesloopt wordt.

-Op 30 nov. en 1 dec. 70 werd de vluchtheuvel Kouter verlangd en aldus op PCC normen gebracht.

\*\*\*\* MIVA nieuws komt pas volgende maand aan bod, wegens plaatsgebrek.

-Op 21 dec.1970 werd de eerste fase van de pre-metrolijn van de kleine ring in dienst gesteld, door Prins Albert.

Maar wij op de TV konden zien deed de Prins de doortocht van de tunnel met pcc 7163. De gelegenheidsfilm was blauw-geel-rood, en de tekst: BRUXELLES PHE BRUSSEL

PELLEE GAINPURE METRO KLMINE RING

21-12-70

De kleurencombinatie blijkt te duiden op de Transitlijnen 101, 102 en 103. De 7011 was ook van de partij.

Wij komen hier volgende maand met meerdere gegevens op terug. Dezelfde dag in de vroege morgen, werd in het station van de Kunstlaan, op de eerste Pre-metrolijn, opgemerkt: een standwagen, in de gewone gele kleur, zich toelend met het nummer 91, en uitgerust met pantograaf. Wij kennen het oude nummer van dit rijtuig nog niet.

-Nog op deze 21<sup>o</sup> dec. reed in de morgenspits emr 9055 nog op 101! Enkele dagen voor het indienststellen van de tweede pre-metrolijn, werden op alle rijtuigen van de kleine Ring, tztz. lijnen 101, 102, 103, 18 en 19, foldertjes aan de reizigers uitgedeeld, met een toelichting omtrent het aanstaande gebeuren. Levens zat er een plannefe van het net in 1971 bij, een verkleind model van de plans die in de stations van de tunnellijnen werden uitgehangen. Hierop staat lijn 76(ab) naar Meerpede aangegeven, terwijl de lijnen 32 en 94 eveneens over hun aanstaande rijweg worden aangeduid. Merkwaardig is echter dat ook lijn 92 daarop voorkomt, wat er zou kunnen op wijzen dat ook deze lijn behouden blijft.

-pcc 7501 was in dienst op lijn 32 op za 14 nov. '70. Op lijn 90 is emr 1603 gesinjaliseerd op 12 nov. '70, zonder bw. -Tot tunnelrijtuig en 1 agent werden omgebouwd de pcc: 7001-7013-7037-7011-7030 in november 1970/+7007-7029-7032-7049. Ook 7015 kwam in november nog aan de beurt, terwijl december de ombouw met zich bracht van de pcc 7000-7004-7008 en 7020. Er bleven op het ogenblik dat wij deze regels schreven nog slechts de pcc 7003-7025 en 7071 om te bouwen. -De opleiding voor het personeel (350 man) van de tweede pre-metrolijn begon op 7 dec. '70. Bestendig reden er trams door de nieuwe verbinding.

-Er wordt gedacht aan de indienststelling van lijn 18 als tunnellijn tegen april-mei 1971. Lijn 19 zou volgen omstreeks juni-juli 1971. -De laatste nieuwe rijtuigen horen thuis in str. Koningslaan. Enkele van hen verbleven tijdelijk in Woluwe, en deden dienst op lijnen 39-44-45, maar thans zijn ze weer terug in de Koningsln. -Sedert begin december 1970 is het materieel van de lijnen 52 en 55 onderling verwisseld, zodat lijn 52 nu tijdens de dag vrijwel uitsluitend met 4001-4043 rijdt, en lijn 55 met standaardrijtuigen en tijdens de avonduren rijden beide lijnen met 9000 en ook wel eens een enkele pcc, die men trouwens ook wel weer eens aantreft op lijn 58. -De spoorlijnen worden weggenomen in de Wetrstraat. Men zal ook tijdens de nacht werken om de toegangen tot het Parlement niet te hinderen.

-Tijdens de week van 13 tot 19 december werd een wisselverbinding aangebracht in dubbel spoor, tussen de lijnen van de Kruidtuinlaan en deze van de Koningsstraat, in de genoemde richting. We weten niet of er bepaalde plannen bestaan om deze verbinding te benutten, of wil met dit slechts bij speciale gelegenheden doen? -Op 29 nov. '70 reden de mw 5006 en 5023 op lijn 103 bij gelegenheid van een voetbalmatch op Anderlecht. Dat was wel het

nieuwste van de zalmi